


ČÁST B

Číslo změny	Obsah změny	Datum změny
01	-	
02	-	
03	-	

Objednatel: 	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
---	---

Zhotovitel:  SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 605 229 020 e-mail: praha@sudop.cz	Vedoucí týmu: ING. DANIEL FILIP	Asistent vedoucího týmu: ING. MONIKA POSPÍCHALOVÁ Specialista profese: ING. DANIEL FILIP
--	---	---

Středisko: PROJEKTOVÉ STŘEDISKO HRADEC KRÁLOVÉ			
Vedoucí střediska: ING. PAVEL HORÁČEK	Odpovědný projektant SO, IO, PS: ING. DANIEL FILIP	Vypracoval: ING. DANIEL FILIP	Kontroloval: ING. MONIKA POSPÍCHALOVÁ

Název akce: VÝSTAVBA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY PARDUBICE CENTRUM	Číslo smlouvy: 21-180.250 Projektový stupeň: DUSP + PDPS				
Část: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Datum: 07/2022 Číslo části: B				
Název přílohy: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	<table><tr><td>Měřítko:</td><td>Počet formátů:</td></tr><tr><td colspan="2">Číslo přílohy:</td></tr></table>	Měřítko:	Počet formátů:	Číslo přílohy:	
Měřítko:	Počet formátů:				
Číslo přílohy:					

Obsah:

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	15
1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku	15
1.1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku	15
1.1.2	Zastavěné území a nezastavěné území	15
1.1.3	Soulad navrhované stavby s charakterem v území	15
1.1.4	Dosavadní využití a zastavěnost území	15
1.2	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	15
1.2.1	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	15
1.2.1.1	Politika územního rozvoje ČR	15
1.2.1.2	Zásady územního rozvoje Pardubického kraje	16
1.2.1.3	Územní plány obcí	17
1.2.2	Údaje o souladu stavby s cíli a úkoly územního plánování	17
1.3	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	17
1.4	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	17
1.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	17
1.5.1	Geomorfologická charakteristika	17
1.5.2	Geologická charakteristika	18
1.5.3	Hydrogeologická charakteristika, zdroje podzemních vod	18
1.5.4	Zdroje nerostů	19
1.5.5	Seismická aktivita	19
1.5.6	Sesuvná území	19
1.5.7	Poddolovaná území	20
1.5.8	Střety zájmů	20
1.6	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	20
1.6.1	Geologický průzkum	20
1.6.2	Hydrogeologický průzkum	20
1.6.3	Korozní průzkum	20
1.6.4	Stavebně technický průzkum	20
1.6.5	Stavebně historický průzkum	20
1.6.6	Pyrotechnický průzkum	20
1.6.7	Biologický průzkum	21
1.6.8	Dendrologický průzkum	21
1.7	Ochrana území podle jiných právních předpisů	21
1.7.1	Kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny	21
1.7.1.1	Archeologické nálezy	21

1.7.1.2	Nemovitě kulturní památky	21
1.7.2	Ložiska nerostných surovin a dobývací prostory	21
1.8	Poloha vzhledem k záplavovému území, k poddolovanému území, zvláště chráněným územím a lokalitám soustavy NATURA 2000, ÚSES, VKP apod.	22
1.8.1	Poloha vzhledem k záplavovému území.....	22
1.8.2	Poloha vzhledem k poddolovanému území	22
1.8.3	Poloha vzhledem k lokalitám soustavy Natura 2000	22
1.8.4	Poloha vzhledem k zvláště chráněným územím.....	22
1.8.5	Poloha vzhledem k územnímu systému ekologické stability	22
1.8.6	Poloha vzhledem k významným krajinným prvkům	22
1.8.7	Poloha vzhledem ke krajinnému rázu	23
1.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky	23
1.9.1	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky	23
1.9.2	Ochrana okolí.....	23
1.9.3	Vliv stavby na odtokové poměry v území.....	23
1.10	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	23
1.10.1	Požadavky na asanace	23
1.10.2	Požadavky na demolice	23
1.10.3	Požadavky na kácení dřevin	23
1.11	Požadavky na zábory ZPF a PUPFL	24
1.11.1	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu	24
1.11.2	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory pozemků určených k plnění funkce lesa	24
1.12	Územně technické podmínky.....	24
1.12.1	Možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území	24
1.12.1.1	Dopravní infrastruktura	24
1.12.1.2	Technická infrastruktura	24
1.12.2	Přeložky inženýrských sítí.....	25
1.12.3	Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	25
1.13	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	25
1.13.1	Věcné a časové vazby stavby.....	25
1.13.1.1	Časové údaje o realizaci stavby	25
1.13.1.2	Členění na etapy	25
1.13.2	Podmiňující investice	26
1.13.3	Vyvolané investice	26
1.13.4	Související investice	26
1.13.5	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí.....	26
1.13.6	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.	26

2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	26
2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	26
2.1.1	Nová stavba nebo změna dokončené stavby	26
2.1.1.1	Údaje o současném stavu	26
2.1.1.2	Závěry stavebně technického průzkumu	26
2.1.1.3	Závěry stavebně historického průzkumu	27
2.1.1.4	Výsledky statického posouzení nosných konstrukcí	27
2.1.1.5	Údaje o dotčené dráze nebo objektu	27
2.1.1.5.1	Zastávka Pardubice centrum	27
2.1.1.5.2	Kategorie dráhy	27
2.1.1.5.3	Traťový úsek	27
2.1.1.5.4	Staničení	28
2.1.2	Účel užívání stavby	28
2.1.3	Trvalá nebo dočasná stavba	28
2.1.4	Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby	28
2.1.4.1	Základní parametry stavby	28
2.1.4.2	Traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie	28
2.1.4.3	Navrhované kapacity stavby	29
2.1.4.4	Základní technické parametry stavby	30
2.1.4.4.1	Navržené traťové rychlosti	30
2.1.4.4.2	Označení polohy dopravní a zastávek	30
2.1.4.4.3	Základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních	30
2.1.5	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky	31
2.1.5.1	Výjimky z technických požadavků na stavby	31
2.1.5.2	Výjimky z technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby	31
2.1.5.3	Souhlas provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem	31
2.1.5.4	Souhlas provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení	31
2.1.6	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	31
2.1.7	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	32
2.1.8	Základní bilance stavby	32
2.1.8.1	Potřeby a spotřeby médií a hmot	32
2.1.8.2	Hospodaření s dešťovou vodou	32
2.1.8.3	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí	32
2.1.8.4	Třída energetické náročnosti budov	32
2.1.9	Základní předpoklady výstavby	32
2.1.9.1	Časové údaje o realizaci stavby	32
2.1.9.2	Členění na etapy	33

2.1.10	Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu	33
2.1.10.1	Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,	33
2.1.11	Orientační náklady stavby	33
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	33
2.2.1	Urbanistické řešení	33
2.2.2	Architektonické řešení	33
2.3	Celkové technické řešení	33
2.3.1	Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení	33
2.3.2	Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	35
2.3.3	Údaje o statických výpočtech	35
2.3.4	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	35
2.3.5	Podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima	35
2.3.6	Celková spotřeba vody	35
2.3.7	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	36
2.3.8	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	36
2.4	Bezbariérové užívání stavby	36
2.4.1	Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace	36
2.4.2	Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby	36
2.4.3	Řešení informačních systémů	36
2.4.4	Údaje o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením	36
2.5	Bezpečnost při užívání stavby	36
2.5.1	Bezpečnost při užívání stavby	36
2.5.2	Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	37
2.5.3	Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů	37
2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	38
2.6.1	Železniční sdělovací zařízení	38
2.6.1.1	Rozhlasové zařízení	38
2.6.1.2	Elektrická požární a zabezpečovací signalizace	39
2.6.1.3	Dálkový kabel, dálkový optický kabel	40
2.6.1.4	Informační systém pro cestující	40
2.6.1.5	Přenosový systém	41
2.6.1.6	DOZ a další nadstavbové systémy	41
2.7	Základní charakteristika stavebních objektů	42

2.7.1	Inženýrské objekty	42
2.7.1.1	Nástupiště	42
2.7.1.2	Mosty, propustky, zdi	42
2.7.1.2.1	Zárubní zdi	42
2.7.1.3	Sdělovací sítě	44
2.7.1.4	Potrubní vedení	44
2.7.1.4.1	Kanalizace	44
2.7.2	Pozemní stavební objekty	44
2.7.2.1	Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích	44
2.7.2.2	Orientační systém	46
2.7.2.3	Drobná architektura a oplocení	47
2.7.3	Trakční a energetická zařízení	47
2.7.3.1	Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	47
2.7.3.2	Ukolejnění kovových konstrukcí	48
2.7.4	Stavební objekty upravované ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“	48
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	49
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	50
2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	50
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	50
2.11.1	Ochrana před pronikáním radonu z podloží	50
2.11.2	Ochrana před bludnými proudy	50
2.11.3	Ochrana před technickou seizmicitou	51
2.11.4	Ochrana před hlukem	51
2.11.5	Protipovodňová opatření	51
2.11.6	Vliv poddolování	51
2.11.7	Výskyt metanu	51
2.11.8	Ochrana před explozí	51
2.11.9	Kategorizace objektů a prostor z hlediska fyzické ochrany	51
3	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	51
3.1	Připojení stavby na technickou infrastrukturu	51
3.1.1	Napojovací místa technické infrastruktury	51
3.1.2	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,	52
3.2	Připojení stavby na dopravní infrastrukturu	52
3.2.1	Popis dopravního řešení	52
3.2.2	Popis bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace	52
3.2.3	Napojení na stávající dopravní infrastrukturu	53
3.2.4	Doprava v klidu	53

3.2.5	Pěší a cyklistické stezky.....	53
4	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	53
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV.....	54
5.1	Terénní úpravy	54
5.2	Použité vegetační prvky	54
5.3	Biotechnická, protierozní opatření	54
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	54
6.1	Vliv na životní prostředí.....	54
6.1.1	Ovzduší	54
6.1.2	Hluk	55
6.1.3	Voda	56
6.1.4	Odpady	56
6.1.5	Půda	56
6.2	Vliv na přírodu a krajinu	57
6.2.1	Ochrana dřevin.....	57
6.2.2	Ochrana památných stromů.....	57
6.2.3	Ochrana rostlin a živočichů	57
6.2.4	Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině	57
6.2.4.1	Územní systém ekologické stability.....	57
6.2.4.2	Významné krajinné prvky	57
6.2.4.3	Krajinný ráz.....	57
6.3	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	58
6.4	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí	58
6.5	ZÁKLADNÍ PARAMETRY ZPŮSOBU NAPLNĚNÍ ZÁVĚRŮ O NEJLEPŠÍCH DOSTUPNÝCH TECHNIKÁCH INTEGROVANÉ PREVENČE	58
6.6	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma	58
6.7	Rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.....	58
7	OCHRANA OBYVATELSTVA.....	58
7.1	Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva	58
7.2	Zásah stavby do zón havarijního plánování.....	58
7.3	Zásah stavby do inundačních území	58
7.4	Jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany.....	58
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....	59
8.1	Technická zpráva	59
8.1.1	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění	59
8.1.2	Odvodnění staveniště	59
8.1.3	Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu	59
8.1.4	Napojení staveniště na stávající technickou infrastrukturu.....	59

8.1.5	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	60
8.1.6	Ochrana okolí staveniště.....	60
8.1.6.1	Ochrana okolí staveniště	60
8.1.6.2	Požadavky na související asanace	60
8.1.6.3	Demolice.....	60
8.1.6.4	Kácení dřevin.....	60
8.1.7	Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	61
8.1.8	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy	61
8.1.9	Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě a jejich likvidace	61
8.1.10	Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.....	61
8.1.11	Ochrana životního prostředí při výstavbě	61
8.1.12	Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	62
8.1.13	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb.....	64
8.1.14	Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby	64
8.1.15	Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby	64
8.1.15.1	Provádění stavby za provozu	64
8.1.15.2	Opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě	64
8.1.16	Postup výstavby	65
8.1.16.1	Postup výstavby	65
8.1.16.2	Rozhodující dílčí termíny	65
8.1.16.3	Postupné uvádění do provozu.....	65
8.1.17	Požadavky na výluky veřejné dopravy	66
8.1.18	Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu	66
8.2	Výkresy.....	66
8.3	Harmonogram výstavby	66
8.4	Schéma stavebních postupů.....	67
8.5	Bilance zemních hmot.....	67
9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	67
10	SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY	67
11	PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY	67

Seznam použitých zkratk

AC	Střídavý proud (Alternating Current)
AH	Automatické hradlo
ATO	Automatizační systém určený pro automatizaci řízení vozidel (Automatic Train Operation) = zařízení pro automatické řízení vlaku – provozní ovládání pohonu a brzd
ATÚ	Automatická telefonní ústředna
AVV	Automatické vedení vlaku
BOZP	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
BTS	Základnová stanice GSM-R (Base Transceiver Station)
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
CIN	Celkové investiční náklady
CTD	Centrum telematiky a diagnostiky
ČD	České dráhy, akciová společnost
ČD-T	ČD - Telematika a.s.
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
ČSN EN	Harmonizovaná česká technická norma
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
DATIS	Systém Datových a informačních služeb SŽDC
DC	Stejnoseměrný proud (Direct Current)
DCF	Dlouhovlnný tzv. frankfurtský časový signál (Deutschland, C (označení pásma dlouhých vln), Frankfurt)
DDTS ŽDC	Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty
DK	Dálkový kabel
DKV	Depo kolejových vozidel
DOK	Dálkový optický kabel
DOÚO	Dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DP	Dopravní pavilon
DŘT	Dispečerská řídicí technika
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
DŽDC	Dispečer železniční dopravy
GPK	Geometrická poloha koleje
GSM-R	Mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace (Global System for Mobile Communications – Railway)
ED	Elektrodispečink
EIA	Posouzení vlivu stavby na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
EMZ	Elektromagnetický zámeček
EMZ 3f	Elektromagnetický zámeček třífázový
EOV	Elektrický ohřev výhybek
EPS	Elektronický požární systém
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ES	Evropské společenství
ESA	Staniční zabezpečovací zařízení konkrétní firmy
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
ev. km	Evidenční kilometr
EVZ	Elektrický výměnový zámeček

EZ	Elektrický zámek
GIB	Virtuální (geodetický) informační bod definovaný GPS souřadnicemi
GŘ SŽDC	Generální ředitelství Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
GSM-R	Mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
HDPE	Polyetylen s vysokou hustotou (High density polyethylene)
HIP	Hlavní inženýr projektu (za zhotovitele projektu)
HIS	Hlavní inženýr stavby (za investora)
HK	Hradec Králové
hl.n., hl. n.	Hlavní nádraží
IHL	Indikátor horkoběžnosti ložisek
IHO	Indikátor horkých brzd a obručí
InS	Integrační server
IP	Základní protokol pracující na síťové vrstvě používané v počítačových sítích a Internetu (Internet Protocol)
IPDT	Dotykový terminál
IPK	Indikátor plochých kol
IPO	Individuální protihluková opatření
ISO	Mezinárodní organizace pro standardizaci (International Organization for Standardization)
I/O	Vstup/výstup (Input/Output)
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KAC	Kontrolně analytické centrum
KN	Katastr nemovitostí spravovaný ČÚZK
KoPÚ	Komplexní pozemkové úpravy
KÚ Khk	Krajský úřad Královéhradeckého kraje
KÚ Pak	Krajský úřad Pardubického kraje
k.ú.	Katastrální území
LDSŽ	Lokální distribuční soustava železnice
LTDS	Lokální technická datová síť
MA	Oprávnění k jízdě (Movement Authority)
MD	Ministerstvo dopravy
MD	Mezideponie
MIB	Magnetický informační bod (slouží k určení polohy vlaku v okamžiku přejetí)
MK	Místní kabel
MMPce, MMP	Magistrát města Pardubice
m n. m.	metrů nad mořem
MPLS	Multiprotokolové přepojování podle návěští (Multiprotocol Label Switching)
MRS	Místní rádiový systém
n. L.	Nad Labem
NN, nn	Nízké napětí 0 - 1 kV
O6	Odbor přípravy staveb GŘ SŽDC
O11	Odbor řízení provozu GŘ SŽDC
O12	Odbor plánování a koordinace výluk GŘ SŽDC
O13	Odbor traťového hospodářství GŘ SŽDC
O14	Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky GŘ SŽDC
O15	Odbor provozuschopnosti GŘ SŽDC
O16	Odbor jízdního řádu GŘ SŽDC

O23	Odbor pozemních staveb GŘ SŽDC
O24	Odbor elektrotechniky a energetiky GŘ SŽDC
O26	Odbor strategie GŘ SŽDC
O30	Odbor bezpečnosti a krizového řízení GŘ SŽDC
OHM	Orientační hlasový majáček
OJ	Organizační jednotka
OŘ	Oblastní ředitelství SŽDC
PCU	Počítač údržby staničního zabezpečovacího zařízení ESA
PD	Přípravná dokumentace
PDZ	Protidotyková zábrana
PHS	Protihluková stěna
PK	Pozemkový katastr
PLC	Programovatelný logický automat
POK	Propojovací optický kabel
p.p.č.	Pozemek parcelní číslo
p.p.č.st.	Pozemek parcelní číslo stavební
PPV	Pracoviště pohotovostního výpravčího
PS	Provozní soubor
PÚO	Protihluková úprava objektu
PUPFL	Pozemek určený k plnění funkcí lesa
PZTS	Poplachový zabezpečovací a tísňový systém
RBC	Radiobloková centrála (Radio Block Centre)
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
ReDat	Univerzální digitální záznamové zařízení
RH-K	Rozvaděč hlavní - kompenzační
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)
RSM	Regionální správa majetku
RVS rozvaděč	Kompaktní regulační rozvaděč pro řízení provozu
RZ	Recyklační základna
SDH	Synchronní digitální hierarchie
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SMPce	Statutární město Pardubice
SO	Stavební objekt
SOD	Smlouva o dílo
SS	Stavební správa
STS	Staniční transformační stanice
SÚ	Stavědlová ústředna
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽE	Správa železniční energetiky
SŽG	Správa železniční geodzie
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDS	Technologická datová síť
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
TeS	Terminálový server
TK	Temeno kolejnice
TK	Traťový kabel
TKK	Traťový kombinovaný kabel
TM	Trakční měnič

TNS	Trakční napájecí stanice
TNŽ	Technická norma železnic
TKP	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
TPC	Technologický počítač staničního zabezpečovacího zařízení ESA
TRS	Traťový rádiový systém
TTS	Traťová transformační stanice
TS	Transformační stanice (zkráceně trafostanice)
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical Specifications for Interoperability)
TSI CCS	TSI pro subsystém Řízení a zabezpečení (Control command and signalling)
TSI ENE	TSI pro subsystém Energie (Energy)
TSI INF	TSI pro subsystém Infrastruktura (Infrastructure)
TSI PRM	TSI pro přístupnost železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (Accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility)
TZ	Telefonní zapojovač
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
TÚ	Traťový úsek
UIC	Mezinárodní železniční unie
ÚNZ	Univerzální napájecí zdroj
ÚOZI	Úředně oprávněný zeměměřický inženýr
ÚR	Územní rozhodnutí
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VN, vn	Vysoké napětí 1 - 35 kV
VoIP	Technologie, umožňující přenos digitalizovaného hlasu v těle paketů protokolu IP (Voice over Internet Protocol)
VRN	Vedlejší rozpočtové náklady
VTO	Venkovní telefonní objekt
VTP	Všeobecné technické podmínky
VVN, vvn	Velmi vysoké napětí od 35 kV
VZ	Vlakový zabezpečovač
zast.	Zastávka
ZE	Zjednodušená evidence pozemků
ZOV	Zásady organizace výstavby
ZP	Záměr projektu
ZPC	Zadávací počítač staničního zabezpečovacího zařízení ESA
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZS	Zařízení staveniště
ZTP	Zvláštní technické podmínky
ŽBP	Železniční bodové pole
ŽDC	Železniční dopravní cesta
žkm	Železniční kilometr
ŽMP	Železniční mapové podklady
ŽP	Životní prostředí
ŽST, žst., žst	Železniční stanice
3 kV DC	Stejnoseměrná trakční napájecí soustava s napětím 3 kV (Direct Current)
25 kV 50 Hz AC	Střídavá trakční napájecí soustava s napětím 25 kV a frekvencí 50 Hz (Alternating Current)

Souhrnná technická zpráva je zpracována v členění a rozsahu dle přílohy č. 10 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění, dle přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, dle požadavků příloh č. 1 a 2 Směrnice GŘ č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění.

Železniční stavba „Výstavba železniční zastávka Pardubice centrum“ je propojena s železniční stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, která se v současnosti (2019 – 2023) realizuje. Ve stavbě Uzlu Pardubice již bylo s budoucí zastávkou Pardubice centrum uvažováno a pro zastávku byla navržena příprava. Obvod stavby zastávky Pardubice centrum leží uvnitř obvodu stavby Uzlu Pardubice. Pro stavbu „Výstavba železniční zastávka Pardubice centrum“ byly použito maximum podkladů a průzkumů získaných, provedených a zpracovaných pro stavbu „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, a nejsou znovu dokladovány. Taktéž některé stavební objekty pro zastávku Pardubice centrum jsou navrženy a budou realizovány úpravou řešení stavebních objektů v Uzlu Pardubice. Realizace stavby „Výstavba železniční zastávka Pardubice centrum“ je navržena v těsné koordinaci se stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ v rámci ZOV a stavebních postupů stavby Uzlu Pardubice.

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

1.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

1.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

Zájmové území leží na ploše ŽST Pardubice hl. n., a to jak ve stavebních, tak v technologických profesích.

Zájmové území se nachází převážně na drážním pozemku, stavba zasahuje i mimo drážní pozemky v intravilánu města Pardubice.

Všechny dotčené pozemky byly Územním rozhodnutím o umístění stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, č.j. MmP 71358/2017 ze dne 8.11.2017, nabytí právní moci 28.12.2017, určeny pro umístění stavby dráhy.

Zájmové území se nachází v zastavěné části obce Pardubice.

1.1.2 Zastavěné území a nezastavěné území

Stavba se nachází v zastavěné části obce Pardubice ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění.

1.1.3 Soulad navrhované stavby s charakterem v území

Navrhovaná stavba zůstane v souladu se stávajícím charakterem v území – železniční stanice – dle platného i nového územního plánu Pardubic.

1.1.4 Dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba se nachází na plochách pro dopravní infrastrukturu v intravilánu obce Pardubice.

Stavba se nachází v zastavěné části obce Pardubice ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění.

1.2 ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

1.2.1 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

1.2.1.1 Politika územního rozvoje ČR

V politice územního rozvoje ve znění Aktualizace č. 5 závazné od 11.9.2020 je vymezena rozvojová osa:

(59) **OS8** Rozvojová osa Hradec Králové/Pardubice – Moravská Třebová – Mohelnice – Olomouc – Přerov

Vymezení:

Obce mimo rozvojové oblasti a rozvojovou osu OS11, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. rychlostní silnici R35, silnici I/35, koridor připravované rychlostní silnice R35 a **železniční trať č. 010 a 270**.

Důvody vymezení: Území ovlivněné rychlostní silnicí R35 v úseku Mohelnice–Olomouc a její připravovanou částí v úseku Sedlice–Moravská Třebová–Mohelnice, připravovanou rychlostní silnicí R55 v úseku Olomouc–Přerov, **železničními tratěmi č. 010 v úseku Pardubice–Česká Třebová (I. tranzitní železniční koridor)**, č. 270 Česká Třebová–Přerov (III. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Vysoké Mýto, Litomyšl, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Svitavy, Moravská Třebová, Zábřeh a Mohelnice.

V politice územního rozvoje ve znění Aktualizace č. 5 je vymezen koridor dopravní infrastruktury pro konvenční železniční dopravu:

(90) **ŽD2**

Vymezení:

Koridor Pardubice–Hradec Králové.

Důvody vymezení:

Vedení kapacitní dopravní cesty koridorem z důvodu vysoké intenzity osobní dopravy.

Železniční stavba není v kolizi s jinými koridory dopravní a technické infrastruktury zahrnutými v PÚR ČR.

Navrhovaná železniční stavba je v souladu s PÚR ČR.

1.2.1.2 Zásady územního rozvoje Pardubického kraje

ZÚR Pardubického kraje byly vydány dne 29.4.2010 a nabyly účinnosti dne 15.5.2010. Dne 6. 3. 2012 usnesením čj. 9 Ao 7/2011 - 489 rozhodl Nejvyšší správní soud v rozšířeném senátu, že zásady územního rozvoje nabývají v souladu s § 173 odst. 1 ve spojení s § 25 odst. 3 správního řádu z roku 2004 účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky, kterou oznamuje opatření obecné povahy, na úřední desce správního orgánu, který toto opatření obecné povahy vydal.

Aktualizace č. 1 ZÚR Pardubického kraje byla vydána dne 17.9.2014 a nabyla účinnosti dne 7.10.2014.

Aktualizace č. 2 ZÚR Pardubického kraje byla vydána dne 18.6.2019 a nabyla účinnosti dne 5.7.2019.

Aktualizace č. 3 ZÚR Pardubického kraje byla vydána dne 25.8.2020 a nabyla účinnosti dne 12.9.2020.

(75) ZÚR zpřesňují koridor ŽD2 Chrudim – Pardubice – Hradec Králové (– Jaroměř) s cílem zkapacitnění pro intenzivní aglomerační dopravu (dle PÚR ČR) a navrhuje na této trase koridor pro umístění stavby D101 (železniční trať Medlešická spojka) a D102 (zdvojkolejnění železniční trati č. 031 Pardubice – Hradec Králové).

(76) ZÚR zpřesňují koridor ŽD7 Pardubice – Česká Třebová – Brno (dle PÚR ČR) s cílem vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti a navrhuje na této trase koridor pro umístění stavby D100 (železniční trať Choceň – Ústí nad Orlicí).

Vymezení VPS D100.

V pochybnostech k vymezení VPS je možné použít Metodické sdělení k veřejně prospěšným stavbám dopravní infrastruktury, vydané MMR ČR ve znění č.j. MMR-34232/2019-81 ze dne 26.7.2019.

Navrhovaná železniční stavba je v souladu s ZÚR Pardubického kraje.

1.2.1.3 Územní plány obcí

Územní plán města Pardubice byl vydán Zastupitelstvem města 4.9.2001 obecně závaznou vyhláškou. Do dnešních dnů územní plán prodělal 20 změn. Železniční trať 010 leží na plochách pro dopravu. Zdvoukolejnění tratě ČD 030 Pardubice – Hradec Králové je vedeno jako veřejně prospěšná stavba 26.

V době zpracování přípravné dokumentace probíhá změna územního plánu mimo jiné s upřesněním rozsahu železniční stavby.

Současně probíhá zpracování nového územního plánu, kde jsou zaneseny koridory pro všechny plánované železniční stavby.

Stavba je v souladu s územním plánem Statutárního města Pardubice. Realizace stavby je navržena na plochách pro dopravní infrastrukturu - železniční trať.

1.2.2 Údaje o souladu stavby s cíli a úkoly územního plánování

Navrhovaná stavba je v souladu s cíli územního plánování, a to především s cíli vytváření předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje současné generace, aniž by ohrožoval podmínky generací budoucích.

Železniční doprava je jedním z nejekologičtějších druhů dopravy umožňující přepravu vysokého počtu cestujících a velkých objemů nákladů. Stavba železniční zastávky zlepšuje dopravní obslužnost území města a přispívá k upevnění soudržnosti společenství obyvatel území defragmentací území města.

Navrhovaná stavba je i v souladu s úkoly územního plánování, jako je stanovování koncepce rozvoje území a posuzování potřeby změn v území a veřejný zájem na jejich provedení a jejich rizika, stanovování urbanistických, architektonických a estetických požadavků na využívání a prostorové uspořádání území a na řešení staveb.

1.3 INFORMACE O VYDANÝCH ROZHODNUTÍCH O POVOLENÍ VÝJIMKY Z OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ

Pro stavbu nejsou uplatňovány požadavky na rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území ve smyslu vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

1.4 INFORMACE O TOM, ZDA A V JAKÝCH ČÁSTECH DOKUMENTACE JSOU ZOHLEDNĚNY PODMÍNKY ZÁVAZNÝCH STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou shromážděna v části *N.1.1 Závazná stanoviska dotčených orgánů*.

1.5 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA

1.5.1 Geomorfologická charakteristika

Zájmové území náleží morfologicky do systému Hercynského, provincie Česká vysočina, subprovincie Česká tabule, do oblasti Východočeská tabule, celku Východolabská tabule, podcelku Pardubická kotlina, okrsku Kunětická kotlina a podokrsku Semtínská kotlina. Jedná se o morfologicky málo členité území, rovinného rázu, prakticky bez výraznějších elevací s velmi mělkými údolími vodních toků, s dominantní nivou a meandry řeky Labe a jejích přítoků. Morfologickou stavbu širšího zájmového

území, částečně určují i geologické poměry. Dnešní reliéf je výsledkem geologické stavby, různé odolnosti hornin vůči zvětrávacím procesům, erozivní činnosti vodních toků a zejména uložení kvartérních sedimentů, které vyrovnaly členitější povrch území. Na stavbě území se v neposlední řadě podílí i poměrně rozsáhlá antropogenní činnost. Zájmové území má akumulární charakter – široká a plochá údolní říční niva řeky Labe.

Nadmořská výška se v prostoru zájmového území pohybuje v rozmezí cca 219,0 až 222,0 m n. m.

1.5.2 Geologická charakteristika

Z regionálně-geologického hlediska se zájmové území trati nachází v oblasti České křídové pánve. Povrch území je překryt kvartérními pokryvnými útvary.

Předkvartérní podklad

Z geologického hlediska je zájmové území budováno křídovými sedimentárními horninami březenského souvrství náležející regionálně-geologicky k centrální části české křídové tabule. Toto souvrství je v daném zájmovém území zastoupeno především slínovci, vápnitými prachovci a jílovci v neúplné mocnosti v rozmezí 50 - 70 m. Archivními vrty byl povrch křídových sedimentů zastižen v průměrné hloubce cca 5,0 – 10,5 m p. t. Plochý povrch jednotlivých úrovní je porušen pouze několika malými depresemi a vyvýšeninami. Na východ od zájmového území vystupují k povrchu terciární neovulkanity tvořené olivinitickým nefelinitem. Horniny předkvartérního podkladu v zájmovém území nevystupují k povrchu a nebyly provedenými vrty zastiženy, při zakládání projektovaných objektů se proto neuplatní.

Kvartérní pokryv

Nejsvrchnější patro budují zeminy pokryvných útvarů kvartérního stáří. Celé řešené území je v proměnlivé mocnosti plošně překryto navážkami převážně charakteru písčitých hlín a hlinitých písků s variabilním podílem štěrku a úlomků stavebního odpadu. Mocnost navážek lze podle provedených sond očekávat od cca 1 až do 5,80 m.

V podloží navážek se nacházejí pleistocenní fluvialní písčito-hlinité, hlouběji pak písčito-štěrkovité sedimenty (terasa řeky Labe). Štěrků jsou dobře opracované, polymiktní valouny pochází převážně z rigidních hornin (křemenné pískovce, kvarcity, spongility apod.). Písčité sedimenty jsou značně variabilní, jen část zrn je dobře opracovaná, dále se objevují slídové minerály a písky obsahují také příměs valounů. Na základě morfologie, charakteru území a zjištěných skutečností je možno očekávat, že fluvialní sedimenty v rámci řešeného území dosahují do hloubky min. 8 m pod úroveň stávajícího terénu.

Tektonika

Většina území náležející ke křídové páni se nevyznačuje výskytem význačnějších zlomů. Východně od zájmového území prochází významnější systém zlomů označovaný jako labský lineament. Jeho projevy jsou omezeny pouze na předkvartérní horniny v jeho bezprostřední blízkosti a nebude proto ovlivňovat zakládání v zájmovém území.

1.5.3 Hydrogeologická charakteristika, zdroje podzemních vod

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí řeky Labe, hlavní povodí „1-03-03 – Chrudimka“ a „1-03-04 – Labe od Chrudimky po Doubravu“. Správce povodí: Povodí Labe, s. p.

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 1130 – Kvartér Loučné a Chrudimky a ID 4310 – Chrudimská křída, zahrnující dva kolektory: svrchní přípovrchovou zónu je slinitých sedimentech s volnou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3 – 1,0 g/l, nízkou transmisivitou ($<10^{-4} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$) a chemickým typem Ca-Na-HCO₃, a spodní kolektor cenomanských pískovců s napjatou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3 – 1,0 g/l, se střední transmisivitou ($10^{-4} - 10^{-3} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$) a chemickým typem Ca-Na-HCO₃.

V zájmovém území můžeme z hydrogeologického hlediska rozlišit dvě základní jednotky, a to nezpevněné kvartérní sedimenty, v nichž můžeme počítat prakticky jen s propustností průlinovou, a předkvartérní horniny s propustností průlinovo-puklinovou.

Křída – jedná se o strukturu zvodnělých kolektorů křídové pánve, která je dělena v zájmovém území do kolektorů C, vyvinutého především v jizerském souvrství a kolektor D vázaný na teplické souvrství. Kolektor C vázaný na písčité sedimentární horniny je hydrogeologicky a vodohospodářsky nejvýznamnější v celé křídové pánvi. Zvodnění má převážně napjatou hladinu a propustnost průlinovo-puklinovou. Důvodem je působení hornin březenského a teplického souvrství jako izolátoru, náležejícího ke kolektoru D. Zvodnění je v tomto kolektoru vázáno pouze na svrchní rozvolněnou zónu.

Kvartér – v kvartérních sedimentech se vytváří průlinový kolektor podzemních vod vázaný především na fluvialní sedimenty místních vodotečí a Labe. Fluvialní sedimenty vytvářejí místní hydrogeologický celek s volnou hladinou podzemní vody. Tyto vody se vyznačují poměrně velkou vydatností – horizont podzemní vody je spojitý s aktuální hladinou vody ve vodotečích.

Směr proudění podzemní vody v mělkém kvartérním kolektoru je k severu, k toku Labe. Generální směr proudění podzemní vody v přípovrchové zóně rozpukání a rozvolnění slínovců je k toku Chrudimky a Labe, které tvoří drenážní bázi tohoto kolektoru.

Hladina podzemní vody byla zastižena v prostředí kvartérních fluvialních sedimentů. Jedná se o propustnost průlinovou, hladina podzemní vody je volná, přímo závislá na aktuálních srážkových úhrnech a stavu vody v nejbližší vodoteči (řece Labi). Nově provedenými a archivními vrtly byla hladina podzemní vody zastižena v hloubce 4,0 až 6,00 m, tj. cca v rozmezí kót 213,16 až 216,52 m n. m. Sezónní rozkyv hladiny podzemní vody v závislosti na aktuálních klimatických podmínkách může v daném území činit cca 0,5 m.

Pro ověření rozsahu sezónního kolísání hladiny podzemní vody byla vyhodnocena převzatá data o hladině podzemní vody v monitorovacím vrtu ČHMÚ VP0271 Pardubice Studánka, který zastihuje kvartérní kolektor. Z vyhodnocení ročních dat vyplývá maximální sezónní rozkyv hladiny podzemní vody kvartérního kolektoru v rozsahu cca 0,60 – 0,80 m, přičemž v září 2018 dosahovala hladina podzemní vody v kvartérním kolektoru spíše své minimální úrovně.

Vzhledem k tomu, že dle dat ČHMÚ ze srážkoměrné stanice Pardubice byl rok 2018 celkově srážkově podprůměrný, doporučujeme uvažovat maximální úroveň hladiny podzemní vody v dané lokalitě o 1 m výše, než je zastižena úroveň hladiny podzemní vody v jednotlivých průzkumných vrtech v období provádění podrobného hydrogeologického průzkumu.

Podle provedených chemických rozborů podzemní vody lze konstatovat, že podzemní vody je v daném území neagresivní nebo vykazuje slabou agresivitu na betonové a ocelové stavební konstrukce ve stupni XA1 podle ČSN EN 206.

1.5.4 Zdroje nerostů

V prostoru zájmového území se nenachází žádné těžené dobývací prostory a průzkumná území, ani nebilancovaná ložiska nerostů, neschválené prognózy a ukončená ložiska a zájmové území nezasahují do chráněných ložiskových území.

1.5.5 Seismická aktivita

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblastí s malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} nepřesahují v dané oblasti 0,00-0,02 g (okres Pardubice). Dle mapy seismických oblastí uvažujeme s referenčním zrychlením základové půdy a_{gR} do 0,02g.

(pozn.: podle NA 2.8. článku 3.2.1. výše uvedené normy se za případy velmi malé seismicity, kdy není třeba dodržovat ustanovení ČSN EN 1998-1, v ČR považují takové oblasti, kdy hodnota a_{gR} , použitého pro výpočet seismického zatížení, není větší než 0,05g).

1.5.6 Sesuvná území

Dle dostupných údajů stavba leží mimo registrovaná sesuvná území.

1.5.7 Poddolovaná území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr poddolovaných území, ložisek nerostných surovin a sesuvů – se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná poddolovaná území, potenciálně sesuvná území a zájmové území nezasahuje do chráněných ložiskových území.

1.5.8 Střety zájmů

Nejsou.

1.6 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Průzkumy byly převzaty z DSP stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

1.6.1 Geologický průzkum

Geologický průzkum byl součástí geotechnického průzkumu a stanovil podmínky pro zakládání mostů a zdí a objektů pozemních staveb.

1.6.2 Hydrogeologický průzkum

Hydrogeologický průzkum byl součástí geotechnického průzkumu a stanovil výšky hladin podzemních vod na jednotlivých stanovištích a mineralizaci podzemních vod ve vztahu k betonovým základovým konstrukcím.

1.6.3 Korozní průzkum

Korozní průzkum inženýrských objektů prokázal přítomnost stejnosměrných elektrických polí. Proudová hustota bludných proudů vykazovala třetí až čtvrtý stupeň agresivity půdního a horninového prostředí. Na mostě budou provedena opatření proti bludným proudům na stupni 4. Na stavbě budou minimalizovány úniky zpětných trakčních proudů do země, budou použity izolované ukolejňovací vodiče. Trakční stožáry budou ukolejňovány přes průrazky s opakovatelnou funkcí. Bleskojistky budou na trakčních stožárech montovány izolovaně s izolovaným svodem.

1.6.4 Stavebně technický průzkum

Nebyl proveden.

1.6.5 Stavebně historický průzkum

Nebyl proveden.

1.6.6 Pyrotechnický průzkum

Modernizace traťového úseku se nachází v lokalitě, kde bylo v roce 1944 provedeno několik silných leteckých náletů britskými a americkými letectvy s použitím stovek leteckých pum. Část této munice se stále nachází v místě dopadu a hrozí u ní nebezpečí výbuchu v případě jejího poškození výkopovými nebo vrtnými pracemi.

Pro eliminaci výše uvedeného nebezpečí byl proveden tzv. pyrotechnický průzkum, který sestával ze dvou etap, přípravné fáze znaleckého posudku a terénních prací pyrotechnického průzkumu.

Výsledkem znaleckého posudku byla specifikace historie náletů na lokalitě, typu leteckých bomb použitých při náletech a definice míry nebezpečí, resp. pravděpodobnosti výskytu munice na jednotlivých úsecích podél stavby.

Lokalita zastávky Pardubice centrum by měla být mimo zónu dopadu leteckých pum. Opatření nejsou navrhována.

Při podezření na nález nevybuchlé munice zhotovitel okamžitě přeruší práce, odvede pracovníky z pracoviště a oznámí nález Policii ČR. Dále bude postupovat dle pokynů Policie ČR.

1.6.7 Biologický průzkum

Byl proveden celoroční botanický a zoologický průzkum, který stanovil výskyt zvláště chráněných druhů v zájmovém území. V kolejišti byl zjištěn jeden zvláště chráněný rostlinný druh – lomikámen trojprstý. Byly zjištěny tři ohrožené živočišné druhy – ještěrka obecná, kavka obecná a čmelák. Bude požádáno o udělení výjimek z ochranných podmínek chráněných druhů rostlin a živočichů. Vliv na faunu a flóru je celkově hodnocen jako přijatelný.

Povolení výjimek bylo vypořádáno ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Lokality s výskytem chráněných druhů rostlin a živočichů jsou mimo stavbu zastávky Pardubice centrum.

1.6.8 Dendrologický průzkum

Dle provedeného dendrologického průzkumu budou v prostoru stavby skáceny stromy a smýceny keře. Dendrologický průzkum neprokázal výskyt chráněných druhů dřevin.

Kácení a náhradní výsadby byly povoleny a vyřešeny a realizovány ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

V prostoru stavby zastávky Pardubice centrum se nevyskytují stromy ke kácení ani keře ke smýcení.

1.7 OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

1.7.1 Kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

1.7.1.1 Archeologické nálezy

V lokalitě pánované stavby se nenacházejí žádné archeologické památky evidované ve Státním archeologickém seznamu.

Území, na kterém se stavba uskuteční, je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2, zákona č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči ve znění novely č. 242/92 Sb. Při zásazích do terénu může v tomto teritoriu dojít k narušení nebo odkrytí archeologických nálezů a potom bude nezbytné provést záchranný archeologický průzkum.

Z tohoto důvodu je požadováno, aby investor v předstihu před zahájením stavebních prací uzavřel smlouvu o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu s oprávněnou institucí. Zpráva o výsledcích záchranného archeologického výzkumu bude nedílnou součástí podkladů pro kolaudační řízení stavby.

Vzhledem k proběhlé stavební činnosti v prostoru výstavby zastávky Pardubice centrum se již nepředpokládá archeologický nálezy. Investor má uzavřenou smlouvu pro stavbu „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, která bude v případě potřeby použita i pro stavbu „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“.

1.7.1.2 Nemovité kulturní památky

Stavba nezasahuje do stávajících **památkových rezervací** ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Stavba nezasahuje do stávajících **památkových zón** ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Stavba nezasahuje do stávajících **nemovitých kulturních památek** ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

1.7.2 Ložiska nerostných surovin a dobývací prostory

Stavba leží mimo ložiska nerostných surovin a mimo dobývací prostory.

1.8 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, K PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ, ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÝM ÚZEMÍM A LOKALITÁM SOUSTAVY NATURA 2000, ÚSES, VKP APOD.

1.8.1 Poloha vzhledem k záplavovému území

Stavba leží mimo vyhlášená záplavová území.

Nejbližší je vyhlášené záplavové území řeky Chrudimky v žkm 303,763.

Stavba neprochází rizikovým územím při přívalových srážkách (www.povis.cz).

1.8.2 Poloha vzhledem k poddolovanému území

Podle námi získaných údajů z archivu Geofondu Praha – registr poddolovaných území, ložisek nerostných surovin a sesuvů – se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná poddolovaná území, potenciálně sesuvná území a zájmové území nezasahuje do chráněných ložiskových území.

1.8.3 Poloha vzhledem k lokalitám soustavy Natura 2000

V dotčeném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší záměru, ve vzdálenosti 0,7 km od stavby se nachází evropsky významná lokalita Chrudimka a ve vzdálenosti 1,0 km od stavby se nachází evropsky významná lokalita Pardubický zámek.

Podle stanoviska Krajského úřadu Pardubického kraje (č.j. 60593/2016/OŽPZ/Sv ze dne 5.9.2016) nemůže mít předložený záměr (Modernizace železničního uzlu Pardubice) významný vliv na vymezené ptačí oblasti ani evropsky významné lokality.

1.8.4 Poloha vzhledem k zvláště chráněným územím

Stavba se nachází mimo chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Záměr nezasahuje do zvláště chráněných území. V bližším okolí stavby leží

- PP Nemošická stráž (cca 2,3 km od zájmového území)
- PP Vesecký kopec (cca 6,5 km od zájmového území).

1.8.5 Poloha vzhledem k územnímu systému ekologické stability

Stavba nepřichází do kontaktu s prvky ÚSES, dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Stavba nekříží nadregionální biokoridor ÚSES a nezasahuje do nadregionálních biocenter, ve vzdálenosti cca 1 km se nachází nadregionální biokoridor toku Labe.

Navrhovaná stavba neprochází žádným prvkem ÚSES, nejbližším prvkem ÚSES je biokoridor regionálního významu podél toku Chrudimka nacházející se cca 0,7 km od stavby.

1.8.6 Poloha vzhledem k významným krajinným prvkům

Pojem VKP je definován § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy.

Stavba se nenachází v bezprostřední blízkosti VKP registrovaného dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Stavba neprochází přes VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. Nejbližší registrované VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. je Městské arboretum Dukla v Pardubicích, předmětem ochrany jsou parkové výsadby s více než 70 druhy a kultivary dřevin. Hnízdiště slavíka obecného. V bylinném podrostu víkev hrachorovitá. Je vzdálené od stavby cca 1,1 km.

VKP podle § 3 zákona č. 114/1992 Sb.: Stavbou neprochází žádné vodoteče, nejbližší je tok Chrudimky nacházející se cca 0,7 km od záměru, a tok Labe nacházející se cca 1,0 km od záměru stavby.

1.8.7 Poloha vzhledem ke krajinnému rázu

Vzhledem ke skutečnosti, že k plánovaným stavebním úpravám rozsahu dojde přímo na stávající trati a v rámci stavby nebudou budovány žádné stavební objekty, které by svým charakterem nebo měřítkem negativně působily v okolní krajině, stavbou se nezmění stávající krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

1.9 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY

1.9.1 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky zůstane na úrovni stávajícího stavu nebo selepší.

Během výstavby budou dotčeny některé okolní pozemky, bude po nich přístup k místu stavby a bude na nich umístěno zařízení staveniště.

Vestavba nástupiště do železniční stanice Pardubice hl. n. nepřinese změnu vlivu na okolní stavby, hluk z železniční dopravy bude snížen na požadovanou úroveň modernizací kolejiště protihlukovými opatřeními ve stavbě Modernizace železničního uzlu Pardubice.

1.9.2 Ochrana okolí

Ochrana okolí stavby zůstane na úrovni stávajícího stavu.

Hluk z železniční dopravy bude snížen na požadovanou úroveň modernizací kolejiště protihlukovými opatřeními ve stavbě Modernizace železničního uzlu Pardubice.

1.9.3 Vliv stavby na odtokové poměry v území

Vliv stavby na odtokové poměry zůstane po stavbě shodný se stávajícím stavem. Systém odvodnění železniční tratě po stavbě zůstane stávající. Srážkové vody z plochy nástupiště se budou vsakovat, srážkové vody ze zastřešení a přístřešků budou částečně odvedeny do dešťové kanalizace připravené ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ a částečně do vsakovacího objektu.

1.10 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

1.10.1 Požadavky na asanace

Asanace území není ve stavbě navrhována.

1.10.2 Požadavky na demolice

Demolice nejsou ve stavbě navrhovány.

Demolice byly provedeny ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“

1.10.3 Požadavky na kácení dřevin

Kácení dřevin není ve stavbě navrhováno.

Kácení dřevin a smýcení keřů bylo provedeno ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

1.11 POŽADAVKY NA ZÁBORY ZPF A PUPFL

1.11.1 Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu

Nejsou.

1.11.2 Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory pozemků určených k plnění funkce lesa

Nejsou.

1.12 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

1.12.1 Možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území

1.12.1.1 Dopravní infrastruktura

Železniční infrastruktura

Zájmové úseky železniční tratě jsou součástí celostátní železniční sítě.

Trať Česká Třebová – Praha je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 010 a v nákrešném jízdním řádu číslem 501A. ŽST Pardubice hl. n. leží na trase I. a III. železničního tranzitního koridoru ČR, a zároveň se jedná o trať TEN-T – „hlavní síť“ (core network) jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu a také o trať TERFN (transevropská železniční síť nákladní dopravy). Dle Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 leží ŽST Pardubice hl. n. na koridoru č. 7 (Praha – Vídeň/Bratislava – Budapešť – Konstanta/Atény) a na koridoru č. 9 (Praha – Horní Lideč – Žilina – Čierna nad Tisou).

Současně je trať 501 také zařazena do sítě tratí podle dohod AGC a AGTC s označením C-E-40 a C-E-61. Konkrétně se jedná o trasu E-40 (AGC) a C-E-40 (AGTC): Le Havre – Paris – Forbach – Frankfurt (M) – Schirnding – Cheb – Plzeň – Praha – Olomouc – Hranice na M. – Ostrava / Púchov – Žilina – Košice – Čierna n/T – Lvov; a trasu E-61 (AGC) a C-E-61 (AGTC): Stockholm – Sassnitz – Berlin – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Komárom – Budapešť.

Trať Pardubice – Hradec Králové je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 031 a v nákrešném jízdním řádu číslem 505C. V Pardubicích se železniční trať napojuje na I. tranzitní železniční koridor. V Hradci Králové se kříží železniční tratě ve směrech Pardubice – Liberec a Velký Osek – Choceň a vychází železniční trať na Ostroměř.

Silniční infrastruktura

Napojení stavby na silniční infrastrukturu je při realizaci stavby ze silnice I/36 (ulice Hlaváčova). Po stavbě bude železniční zastávka oddělena od silnice protihlukovou stěnou.

Železniční zastávka Pardubice centrum bude napojena bezbariérově šikmými chodníky na komunikace pro pěší v ulicích Sladkovského / Rokycanova a Jana Palacha / 17. listopadu.

1.12.1.2 Technická infrastruktura

Napojení během stavby

Zásobování staveniště vodou je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací řádně projednán s majitelem a správcem vodovodního řádu, případně jiného vodního zdroje. Je možné používat mobilní zdroje vody.

Zásobování staveniště elektrickou energií je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů.

Napojení při provozu

Železniční stavba používá drážní sdělovací síť, napájení z drážního rozvodu 22 kV a 6 kV 50 Hz.

Napojení stavby na veřejnou technickou infrastrukturu zůstává stávající a doplňuje se o:

- zaústění odvodnění zastávky do veřejné kanalizace.

1.12.2 Přeložky inženýrských sítí

Přeložka inženýrských sítí nejsou navrhovány. Přeložky inženýrských sítí byly vyřešeny ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Drážní síť jsou v prostoru zastávky Pardubice centrum vedeny v kabelovodu.

1.12.3 Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba jako dráha celostátní ve smyslu § 3a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je v subsystému Infrastruktura navržena v souladu s Nařízením komise EU č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI PRM).

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Bezbariérový přístup na zastávku Pardubice centrum je šikmými chodníky z podchodu Sladkovského / Rokycanova a z podjezdu Palachova / 17. listopadu.

Na zastávce budou osazeny hlasové majáčky pro orientaci osob slabozrakých a nevidomých.

Na novém nástupišti budou osazeny hmatné prvky pro pohyb osob slabozrakých a nevidomých.

1.13 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

1.13.1 Věcné a časové vazby stavby

1.13.1.1 Časové údaje o realizaci stavby

Zahájení stavby se předpokládá v **06/2023**.

Realizace stavební části stavby se předpokládá od **06/2023** do **11/2023**.

Termín realizace vychází z aktuálního předpokladu postupu výstavby stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Uvedený údaj uvažuje s minimální délkou provádění stavby. Zahájení lze uspořádat za předpokladu dřívějšího získání stavebního povolení a snesení dočasné koleje přesmyku v trase budoucí koleje 12a. Prvním možným termínem zahájení stavby při splnění výše uvedených podmínek je **11/2022**. Termín konce stavby musí být dodržen. Dřívější zprovoznění zastávky Pardubice centrum není možné vzhledem k postupu realizace staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Pardubice hl. n.

1.13.1.2 Členění na etapy

Stavba „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ bude realizována ve stavebních postupech a etapách stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Zahájení se navrhuje ve stavebním postupu 4, v etapě 4e, v 06/2023.

Ukončení se navrhuje ve stavebním postupu 6, v etapě 6b, v 11/2023.

Poznámka: Pokud by došlo k zahájení realizace v nejdřívějším možném termínu v 11/2021, bylo by to ve stavebním postupu 4, v etapě 4a, v 11/2022.

1.13.2 Podmiňující investice

Modernizace železničního uzlu Pardubice

Investor: SŽ, s.o.

Fáze přípravy: realizace

Předpoklad realizace: 2020 - 2024

1.13.3 Vyvolané investice

Stavba zastávky Pardubice centrum vyvolává úpravy ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, a to v:

SO 02-31-01 ŽST Pardubice hl. n., železniční svršek

SO 02-31-01.01 ŽST Pardubice hl. n., železniční svršek, následná úprava GPK

SO 02-31-11 ŽST Pardubice hl. n., železniční spodek

SO 99-31-01 Uzel Pardubice, výstroj a značení trati

SO 02-39-01 ŽST Pardubice hl. n., kabelovody

SO 02-66-02 ŽST Pardubice hl. n., venkovní rozvody nn a osvětlení

1.13.4 Související investice

Při zpracování projektové dokumentace nebyly sledovány žádné související investice.

1.13.5 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Seznam dotčených pozemků je uveden v části *N.1.5.2 Majetkoprávní část*.

1.13.6 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

Stavba „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ leží uvnitř stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“. Ochranné pásmo bylo určeno územním rozhodnutím pro stavbu Uzu Pardubice.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

2.1.1 Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Předmětem železniční stavby je změna dokončené stavby.

2.1.1.1 Údaje o současném stavu

V projektové dokumentaci stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ bylo již se zastávkou Pardubice centrum uvažováno a byla navržena příprava pro její budoucí realizaci tak, aby její realizace co nejméně ovlivňovala provoz na železničním koridoru.

Při realizaci stavby Uzu Pardubice byly vybudovány zárodky přístupu na zastávku Pardubice centrum z podchodu Sladkovského a z podjezdu Palachova. Byla realizována kanalizace a vsakovací objekty pro odvodnění zastřešení přístupů na zastávku a přístřešků na zastávce.

2.1.1.2 Závěry stavebně technického průzkumu

Stavebně technický průzkum nebyl pro zastávku proveden.

2.1.1.3 Závěry stavebně historického průzkumu

Stavebně historický průzkum nebyl pro zastávku proveden.

2.1.1.4 Výsledky statického posouzení nosných konstrukcí

Průkazy statickým výpočtem, že stavba a jednotlivé SO jsou navrženy tak, aby zatížení na ně působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek

- zřícení stavby nebo její části,
- poškození stavby nebo její části,
- větší stupeň nepřipustného přetvoření,
- poškození jiných částí stavby nebo technických zařízení anebo instalovaného vybavení v důsledku většího přetvoření nosné konstrukce,
- poškození v případě, kdy je rozsah neúměrný původní příčině,

jsou doloženy v části D.2 Stavební část v dokumentaci jednotlivých SO.

2.1.1.5 Údaje o dotčené dráze nebo objektu

2.1.1.5.1 Zastávka Pardubice centrum

Zastávka Pardubice centrum je dopravní bod s kvalifikátorem 8 - Kolejová skupina stanice nebo jiného DVM.

Je to obvod stanice ŽST Pardubice hlavní nádraží označený Pardubice centrum.

Důvodem je zejména možnost obratu vlaku. Koleje 10a a 12a jsou samostatným obvodem.

S ohledem na to, že dokumentace stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ je ve značném stupni rozpracovanosti, stavba je již více než rok v realizaci, a zhotovitel má zpracovanou realizační dokumentaci zabezpečovacího zařízení, povolil O11 GR ŠŽ ponechat číslování kolejí č. 10a, 12a, 28 (kusá kolej ve směru do tratě na Kostěnice).

2.1.1.5.2 Kategorie dráhy

010 Česká Třebová – Praha

Dráha celostátní, zařazená do sítě TEN-T, – „hlavní síť“ (core network), a do sítě TERFN.

Dle TSI INF 2015 je předmětný úsek tratě zařazen do kategorie P3 a F1.

031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř

Dráha celostátní, nezařazená do sítě TEN-T.

Dle TSI INF 2015 je předmětný úsek tratě zařazen do kategorie P5 a F3.

2.1.1.5.3 Traťový úsek

Traťový úsek: 1501 Česká Třebová os.n.(vč.)(bez seř.n) - Praha
Masarykovo nádraží (včetně)

Definiční úsek: 1501JB

Knižní jízdní řád: 010 Česká Třebová – Praha
031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř

Nákresný jízdní řád:

501A Česká Třebová – Praha
505C Pardubice – Hradec Králové

2.1.1.5.4 Staničení

Začátek stavby: **žkm 304,483** (nový stav Uzel Pardubice)

Konec stavby: **žkm 304,763** (nový stav Uzel Pardubice)

Přesah technologických a stavebních částí nutných pro zprovoznění zastávky:

a) ve směru Česká Třebová před začátkem stavby

sdělovací zařízení **žkm 304,441** (nový stav Uzel Pardubice)

b) ve směru Praha za koncem stavby

sdělovací zařízení **žkm 304,763** (nový stav Uzel Pardubice)

2.1.2 Účel užívání stavby

Železniční zastávka Pardubice centrum bude užívána pro provozování osobní železniční dopravy.

2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba

Železniční stavba „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ je stavba trvalá s životností plánovanou na desítky let.

2.1.4 Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Cílem stavby je vybudování nástupiště nově zřizované železniční zastávky Pardubice centrum včetně bezbariérových přístupů na nástupiště.

2.1.4.1 **Základní parametry stavby**

Základní parametry nové železniční zastávky Pardubice centrum:

- prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC GC
- nástupiště mezi kolejemi č. 10a a 12a
- délka nástupiště 140 m, s rezervou na prodloužení na 170 m,
- šířka nástupiště 8,76 m, osová vzdálenost kolejí 12,10 m,
- výška hrany 550 mm nad TK,
- přístřešky pro cestující 2x, z toho 1x integrovaná technologická místnost,
- přístupy bezbariérové šikmými chodníky v podélném sklonu 1:12 (8,33%),
- osvětlení nástupiště a přístupů,
- informační systém pro cestující,
- orientační systém pro cestující,
- rozhlas pro cestující,
- kamerový systém.

2.1.4.2 **Traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie**

Dopravní technologie byla řešena v rámci Aktualizace studie proveditelnosti Uzel Pardubice. Oproti současnému stavu dochází k prodloužení jízdy vybraných segmentů vlaků osobní dopravy

do nově vybudované zastávky Pardubice centrum. Na základě požadavku objednavatele regionální dopravy se jedná se o vlaky kategorie Os ze směru Hradec Králové hl. n. a Sp ze směru Hlinsko v Čechách. Trasy vlaků zajišťujících do zastávky Pardubice centrum jsou konstruovány s ohledem na možné využití dvou nástupních hran v této zastávce, a to bez nutnosti odstupu náležitostí mezi výkony.

V rámci zastávky je uvažováno s obratem mezi výkony vlaků Os od Hradce Králové (jednotka ř. 440, délka obratu 56 min) a Sp od Hlinska v Čechách (jednotka ř. 844, délka obratu 47 min). Dlouhodobé odstavování jednotek v rámci období 22 – 6 hod se nepředpokládá.

2.1.4.3 Navrhované kapacity stavby

Rozsah stavby <u>rozsah stavby</u> 1501 Česká Třebová – Praha	km 304,483 – 304,763 (0,280 km)
Rozsah stavby <u>rozsah technologických profesí</u> 1501 Česká Třebová – Praha	km 304,441 – 304,763 (0,322 km)
Trat'ová rychlost 1501 Česká Třebová – Praha okolo nástupiště	60 km/hod směr Praha 50 km/hod směr Česká Třebová
Prostorová průchodnost	UIC GC
Trat'ová třída zatížení	D4
Sdělovací zařízení rozhlasové zařízení kamerový systém stanice PZTS informační systém pro cestující	1x 1x 1x 1x
Nástupiště nové ostrovní nástupiště celkem délka nástupní hrany	nástupní hrany dvě hrany: 2x 140 m výhled 2x 170 m 280 m
Zárubní zdi nové zárubní zdi přístup Sladkovského nové zárubní zdi přístup Palachova	2 ks 2 ks
Zastřešení přístupů na nástupiště celková plocha	2 ks 441 m ² (187 + 254)
Přístřešky na nástupištech nové přístřešky počet celková plocha	2 ks 30 m ² (15 + 15)
Orientační systém	1x

Rozvody VN, NN, osvětlení, DOÚO	
osvětlení přístupů na nástupiště SŽ	2x
osvětlení nástupiště SŽ	1x
Zábor celkem	
trvalý celkem (výkup)	3 348 m ²
dočasný nad 1 rok celkem (nájem)	0 m ²
dočasný do 1 roku celkem (nájem)	2 509 m ²
z toho zábor ZPF	
trvalý (výkup)	0 m ²
dočasný nad 1 rok (nájem)	0 m ²
z toho zábor PUPFL	
trvalý (výkup)	0 m ²
dočasný nad 1 rok (nájem)	0 m ²
dočasný do 1 roku (nájem)	0 m ²
zábor ČD v rámci ÚMVŽST	
trvalý	1 696 m ²
Úspora pracovních sil	0

2.1.4.4 Základní technické parametry stavby

2.1.4.4.1 Navržené traťové rychlosti

Koleje 10a a 12a u nástupiště:

505C Pardubice – Pardubice-Rosice nad Labem: 60 km/hod směr Praha

50 km/hod směr Česká Třebová

2.1.4.4.2 Označení polohy dopraven a zastávek

Trať 501A

zastávka Pardubice centrum: km 304,624

Trať 505C

zastávka Pardubice centrum: km -0,444

2.1.4.4.3 Základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních

Dopravní technologie byla řešena v rámci Aktualizace studie proveditelnosti Uzel Pardubice. Oproti současnému stavu dochází k prodloužení jízdy vybraných segmentů vlaků osobní dopravy do nově vybudované zastávky Pardubice centrum. Na základě požadavku objednavatele regionální dopravy se jedná se o vlaky kategorie Os ze směru Hradec Králové hl. n. a Sp ze směru Hlinsko v Čechách. Trasy vlaků zajišťujících do zastávky Pardubice centrum jsou konstruovány s ohledem na možné využití dvou nástupních hran v této zastávce, a to bez nutnosti odstupu náležitostí mezi výkony.

V rámci zastávky je uvažováno s obratem mezi výkony vlaků Os od Hradce Králové (jednotka ř. 440, délka obratu 56 min) a Sp od Hlinska v Čechách (jednotka ř. 844, délka obratu 47 min). Dlouhodobé odstavování jednotek v rámci období 22 – 6 hod se nepředpokládá.

2.1.5 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky

2.1.5.1 Výjimky z technických požadavků na stavby

Hlavním předmětem stavby je stavba dráhy a na dráze, která spadá do působnosti speciálního drážního stavebního úřadu, ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Obecné technické požadavky stanoví vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Navržené řešení stavby dráhy splňuje technické požadavky na stavby.

Navržené řešení částí stavby mimo stavbu dráhy a na dráze je v souladu s technickými požadavky na stavby dle vyhlášky č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby, v platném znění, a to zejména v bodech:

- připojení staveb na sítě technického vybavení,
- oplocení pozemku,
- mechanická odolnost a stabilita,
- požární bezpečnost,
- ochrana zdraví osob a zvířat, zdravých životních podmínek a životního prostředí,
- ochrana proti hluku a vibracím,
- bezpečnost při užívání,
- zakládání staveb,
- zábradlí,
- ochrana před bleskem.

Navržené řešení splňuje technické požadavky na výrobky ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., v platném znění.

Rozhodnutí o povolení výjimky nebylo vydáno.

2.1.5.2 Výjimky z technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

Stavba je v souladu s technickými požadavky zabezpečujícími bezbariérové užívání stavby dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, v platném znění. Stavba je navržena v souladu s Nařízením komise EU č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI PRM). Rozhodnutí o povolení výjimky nebylo vydáno.

2.1.5.3 Souhlas provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem

Stavba je v souladu s platnými předpisy a normami. Nebylo navrženo výjimkové řešení.

2.1.5.4 Souhlas provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,

Nebylo použito neschválené a nezavedené řešení.

2.1.6 Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,

Závazná stanoviska dotčených orgánů jsou shromážděna v části *N.1.1 Závazná stanoviska dotčených orgánů*.

2.1.7 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Pro stavbu zastávky Pardubice centrum bylo stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ vymezeno ochranné pásmo dráhy.

Dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost do 160 km/hod včetně, 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

2.1.8 Základní bilance stavby

2.1.8.1 Potřeby a spotřeby médií a hmot

Stavba železniční zastávky pro svůj provoz spotřebovává elektrickou energii, předpokládaná celková roční spotřeba je 1,5 MWh/rok.

Spotřeby ostatních médií zůstávají na stávající úrovni.

Spotřeby hmot zůstávají na stávající úrovni.

2.1.8.2 Hospodaření s dešťovou vodou

Dešťová voda působí negativně na konstrukce železničního spodku a způsobuje jeho degradaci. Dešťová voda z kolejiště je proto odváděna systémem trativodů a kanalizačních stok přednostně k zasakování mimo kolejiště. Ve stísněném prostoru okolní zástavby je minimum vhodných ploch pro zasakování mimo kolejiště, přebytky srážkové vody jsou odváděny do veřejné dešťové kanalizace. Na konci stavby je voda odváděna do vodoteče Jesenčanský potok.

Dešťová voda z nezakrytých částí nástupišť je odváděna do kolejiště a dále dle popisu odvodnění kolejiště.

Dešťová voda ze zastřešení přístupů na nástupiště a z přístřešků na nástupištech je svislými svody odváděna do dešťové kanalizace. Dešťové vody jsou částečně zasakovány ve vsakovacích objektech a částečně odváděny do veřejné kanalizace.

2.1.8.3 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Při vlastním provozu v železniční zastávce nevznikají odpady. Směsný a tříděný odpad z odpadkových košů a nádob na nástupištech bude vyvážet správce SŽ, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

2.1.8.4 Třída energetické náročnosti budov

Neuplatní se.

2.1.9 Základní předpoklady výstavby

2.1.9.1 Časové údaje o realizaci stavby

Zahájení stavby se předpokládá v **06/2023**.

Realizace stavební části stavby se předpokládá od **06/2023** do **11/2023**.

Termín realizace vychází z aktuálního předpokladu postupu výstavby stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Uvedený údaj uvažuje s minimální délkou provádění stavby. Zahájení lze uspořádat za předpokladu dřívějšího získání stavebního povolení a snesení dočasné koleje přesmyku v trase budoucí koleje 12a. Prvním možným termínem zahájení stavby při splnění výše uvedených podmínek je **11/2022**. Termín konce stavby musí být dodržen. Dřívější zprovoznění zastávky Pardubice centrum není možné vzhledem k postupu realizace staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Pardubice hl. n.

2.1.9.2 Členění na etapy

Stavba „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ bude realizována ve stavebních postupech a etapách stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Zahájení se navrhuje ve stavebním postupu 4, v etapě 4e, v 06/2023.

Ukončení se navrhuje ve stavebním postupu 6, v etapě 6b, v 11/2023.

Poznámka: Pokud by došlo k zahájení realizace v nejdřívějším možném termínu v 11/2022, bylo by to ve stavebním postupu 4, v etapě 4a.

2.1.10 Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu

2.1.10.1 Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,

Je navržen jeden stavební postup jako ucelená část schopná **zkušebnímu** a definitivního **provozu**.

Předčasné užívání stavby není navrhováno, ale dle skutečného postupu prací ho nelze vyloučit.

Před uvedením do zkušebnímu provozu musí na vybraných objektech proběhnout technicko bezpečnostní zkouška.

Po dobu stavby budou stavby a zařízení fungovat v režimu zkušebnímu provozu. Kolaudace se předpokládá po dokončení celé stavby.

2.1.11 Orientační náklady stavby

Odhadované celkové investiční náklady stavby jsou 30 mil. Kč.

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Záměr rozšiřuje stávající stavbu dopravní infrastruktury. Záměr zachovává stávající urbanistický, architektonický a výtvarný ráz.

Železniční stavba je navržena se snahou o minimalizaci zásahu do stávajícího území.

2.2.1 Urbanistické řešení

Navržená železniční zastávka zlepší dopravní dostupnost centra Pardubic pro cestující železniční dopravou. Zlepší též přístup na železnici z městských částí Pardubic po obou stranách železniční tratě.

2.2.2 Architektonické řešení

Objekty zastávky Pardubice centrum – zastřešení přístupů na nástupiště, přístřešky pro cestující na nástupištích, mobiliář na nástupištích – jsou navrženy v souladu s Pokynem GR SŽ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR.

Na nástupišti je navržena velkoformátová betonová dlažba 400 x 400 mm shodně s nástupišti ŽST Pardubice hl. n.

2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.3.1 Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení

Železniční stavba „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ je propojena s železniční stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, která se v současnosti (2019 – 2023) realizuje. Ve stavbě Uzlu Pardubice již bylo s budoucí zastávkou Pardubice centrum uvažováno a pro zastávku byla navržena příprava. Obvod stavby zastávky Pardubice centrum leží uvnitř obvodu stavby Uzlu Pardubice. Pro stavbu „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ byly použito maximum podkladů a průzkumů získaných, provedených a zpracovaných pro stavbu „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, a nejsou znovu dokladovány. Taktéž některé stavební objekty pro zastávku Pardubice

centrum jsou navrženy a budou realizovány úpravou řešení stavebních objektů v Uzlu Pardubice. Realizace stavby „Výstavba železniční zastávka Pardubice centrum“ je navržena v těsné koordinaci se stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ v rámci ZOV a stavebních postupů stavby Uzlu Pardubice.

V obvodu stanice Pardubice hl. n. je navrhována zastávka Pardubice centrum. Zastávka zlepší dopravní dostupnost centra Pardubic pro cestující železniční dopravou. Zastávka bude sloužit pro obrat souprav zajišťujících spojení mezi Hradcem Králové a Pardubicemi a Pardubicemi a Chrudimí.

Zastávka je umístěna mezi podchodem Sladkovského/Rokycanova a podjezdem přes ulici Jana Palacha / 17. listopadu.

Zastávka Pardubice centrum leží na trati 1501 Česká Třebová – Praha Masarykovo n.

Železniční trať 1501 Česká Třebová – Praha Masarykovo n. je celostátní dráha zařazená do evropského železničního systému. Jedná se o dráhu zařazenou do sítě TEN-T core networks. Dle TSI INF je trať zařazena do kategorie P3 / F1. Hlavní trať je dvoukolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční napájecí soustavou 3 kV, traťová třída zatížení D4.

Na zastávku budou zajiždět vlaky z tratě Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř. Trať je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 031 a v nákresném jízdním řádu číslem 505C.

Jedná se o dráhu celostátní, nezařazenou do sítě TEN-T. Dle TSI INF je předmětný úsek tratě zařazen do kategorie TSI INF-O-P3 / TSI INF-N-F1. Traťová třída zatížení je D4. Maximální traťová rychlost je 160 km/h. Železniční trať je elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV.

Dopravně se jedná se o nástupiště v samostatném obvodu, tj. o obvod ŽST Pardubice hl. n. Pardubice centrum.

Zastávka je tvořena ostrovním nástupištěm délky 140 m a šířky 8,76 m mezi novými kolejemi č. 10 a 12a, osová vzdálenost kolejí je 12,1 m. Nástupiště je navrženo s rezervou na budoucí prodloužení na délku 170 m.

Přístup na nástupiště je šikmými chodníky šířky 3,0 m s bezbariérovým podélným sklonem 1:12 (8,33%) z podchodu Sladkovského a z podjezdu Palachova. Šikmé chodníky budou kryté zastřešením s přesahem délky 2,0 m do vodorovné části chodníků. Vodorovné části chodníků jsou výškově v úrovni nástupiště.

Na nástupišti budou cca ve třetinách délky (170 m) umístěny přístřešky pro cestující, u přístupu z podjezdu Palachova bude přístřešek integrován s technologickou místností pro sdělovací zařízení a silnoproudou technologii. Odvodnění zastřešení přístupu na nástupiště z podchodu Sladkovského je navrženo do kanalizace VaK Pardubice. Odvodnění zastřešení přístupu na nástupiště z podjezdu Palachova a z přístřešků na nástupišti je navrženo do vsakovacích objektů.

Hrana nástupiště bude ve výšce 550 mm na temenem kolejnice. Nástupiště je navrženo s pevnou hranou z prefabrikátů typu L (H130), ve střešovitém sklonu 2%. Povrch nástupiště je navržen z velkoformátové betonové dlažby 400 x 400 x 80 mm.

Nástupiště a přístupy budou osvětleny. Na nástupištech bude instalován informační systém pro cestující, orientační systém pro cestující a rozhlas pro cestující. Hrany nástupiště bude sledovat kamerový systém. Systémy budou zapojeny do DDTS ŽDC.

Nástupiště bude osazeno prvky mobiliáře – lavičkami a nádobami na posyp. Na nástupišti budou osazeny dva reklamní CLV panely.

Realizace zastávky Pardubice centrum je navrhována v těsné koordinaci se stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, dále Uzlu. Již v návrhu stavby Uzlu bylo se zastávkou Pardubice centrum uvažováno a byla provedena nutná příprava tak, aby následná výstavba zastávky Pardubice co nejméně omezovala provoz na modernizované železniční trati.

Ve stavbě Uzlu byly vybudovány zárodky přístupu z podchodu Sladkovského a z podjezdu Palachova tak, aby umožnily dočasný provoz na nové koleji č. 12a. Zárodek přístupu z podchodu Sladkovského je tvořen podzemním tunelem pod koleji č. 12a kolmým na podchod, naváže otevřená zastřešená část šikmého přístupu na nástupiště. Zárodek přístupu z podjezdu Palachova tvoří otevřený

polorám mezi novými železničními mosty přes ulici Jana Palacha, kolmý na chodník. Polorám bude zastřešen a šikmý chodník dotažen k nástupišti.

Pod nástupišťem a pod přístupem na nástupiště z podchodu Sladkovského byl ve stavbě Uzlu vybudován kabelovod, do plochy přístupu na nástupiště budou vystupovat vstupy do šachet Š8 a Š9, do plochy nástupiště Š10 – Š15, vstupy budou uzavřené poklopy. Při stavbě zastávky Pardubice centrum budou ve stavbě Uzlu výškově upraveny vstupy do šachet kabelovodu Š8 – Š15 a poklopy budou vyměněny za zadlažďovací.

V ose nástupiště jsou umístěné trakční stožáry 22N, 24N, 26N, 28N, vybudované ve stavbě Uzlu. Zůstanou bez úprav.

Ve stavbě Uzlu budou okolo nástupiště zastávky Pardubice centrum zřízeny nové koleje č. 10a a 12a. Kolej č. 12a již byla položena ve stavbě Uzlu pro objízdnu trasu při stavbě mostu přes ulici Palachova. Pro realizaci zastávky Pardubice centrum bude kolejový rošt vyjmut, štěrk kolejového rozhrnut a urovnán k ochraně pláně a bude sloužit jako staveništní komunikace. Vrstva cementové stabilizace pod kolejemi č. 10a a 12a budou rozšířeny až pod prefabrikáty hran nástupišť. Po dokončení přístupů z podchodů a nástupiště bude štěrk z kolejového lože sejmut, recyklován a bude zřízena definitivní kolej č. 12a.

Ve stavbě Uzlu bude též dokončena protihluková stěna na severní straně tratě směrem k zastávce za ulicí Hlaváčovou. Pro přístup na staveniště zastávky Pardubice centrum budou v PHS vynechána dvě pole. Po dokončení zastávky budou pole zaklopena a přístup na železniční trať zrušen.

2.3.2 Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Viz kapitoly 2.3.1, 2.6, 2.7.

2.3.3 Údaje o statických výpočtech

Průkazy statickým výpočtem, že stavba a jednotlivé SO jsou navrženy tak, aby zatížení na ně působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek

- zřízení stavby nebo její části,
- poškození stavby nebo její části,
- větší stupeň nepřípustného přetvoření,
- poškození jiných částí stavby nebo technických zařízení anebo instalovaného vybavení v důsledku většího přetvoření nosné konstrukce,
- poškození v případě, kdy je rozsah neúměrný původní příčině,

jsou doloženy v části *D.2 Stavební část* v dokumentaci jednotlivých SO.

2.3.4 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Stavba železniční zastávky pro svůj provoz spotřebovává elektrickou energii, předpokládaná celková roční spotřeba je 1,5 MWh/rok.

Stavba nemá při provozu nároky na teplo.

Stavba nemá při provozu nároky na teplou vodu.

2.3.5 Podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Stavba nebude nárokovat zvýšený odběr elektrické energie.

2.3.6 Celková spotřeba vody

Stavba nespotebovává pro provoz vodu.

Voda pro úklid a čištění bude dovezena v mobilní nádrži.

2.3.7 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Při vlastním provozu v železniční zastávce nevznikají odpady. Směsný a tříděný odpad z odpadkových košů a nádob na nástupištích bude vyvážen správce SŽ, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

2.3.8 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě. Stavba využívá neveřejnou drážní síť.

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě. Stavba využívá neveřejnou drážní síť.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

2.4.1 Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Stavba jako dráha celostátní ve smyslu § 3a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je v subsystému Infrastruktura navržena v souladu s Nařízením komise EU č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI PRM).

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Bezbariérový přístup na zastávku Pardubice centrum je šikmými chodníky z podchodu Sladkovského / Rokycanova a z podjezdu Palachova / 17. listopadu.

Na zastávce budou osazeny hlasové majáčky pro orientaci osob slabozrakých a nevidomých.

Na novém nástupišti budou osazeny hmatné prvky pro pohyb osob slabozrakých a nevidomých.

2.4.2 Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby

Na zastávce Pardubice centrum jsou navrhovány:

- hlasové majáčky,
- hmatné prvky v dlažbě nástupiště.

2.4.3 Řešení informačních systémů

Na zastávce budou osazeny hlasové majáčky pro orientaci osob slabozrakých a nevidomých.

2.4.4 Údaje o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením

Zastávka Pardubice centrum bude při běžném provozu bezobslužná. Servisní činnost mohou provádět též osoby se zdravotním postižením v rozsahu dle vnitřních předpisů správce.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

2.5.1 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba musí být užívána v souladu s platnou legislativou EU, ČR a k účelu, ke kterému byla navržena. Zvláště pak musí být dodržovány předpisy týkající se BOZP.

Stavba zaručuje bezpečnost při provozu, požadovanou současnou legislativou, při užívání k účelu, ke kterému byla vybudována.

Stavba je navržena způsobem, který zaručuje zachování užitných vlastností stavby po celou dobu návrhové životnosti při přiměřené údržbě stavby.

Požadavky na bezpečnost provozu na železničních tratích jsou specifikovány na národní úrovni ČR soustavou zákonů, vyhlášek, dalších předpisů a technických norem, na úrovni správce železniční sítě SŽ (OŘ Hradec Králové) interními předpisy. Při návrhu byly dodrženy požadavky dotčených předpisů všech úrovní, a to zejména na mechanickou odolnost a stabilitu, požární bezpečnost, ochranu zdraví osob a bezpečnost při užívání. Stavba je navržena tak, aby splňovala jmenované požadavky při běžné údržbě a působení běžně předvídatelných vlivů po dobu plánované životnosti stavby. Pro stavbu navržené konstrukce, výrobky a materiály zaručují, že stavba splní jmenované požadavky.

Bezpečnost pohybu cestujících na zastávce Pardubice centrum bude zajištěna soustavou stavebních opatření a instalací orientačního systému pro cestující.

2.5.2 Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Při souběhu kabelizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení s energetickým vedením budou dodrženy nejmenší dovolené vzdálenosti podle tabulek A.1 a A.2 ČSN 73 6005.

Kabely, u nichž byla výpočtem určena možnost ohrožení vlivy vedením vn, budou chráněny použitím stíněných kabelů – ZE, jejichž plášť bude v kabelové skříni nebo u prvku uzemněn. Ochrana jednotlivých kabelů je obsahem schémat kabelů. Ve skříních, kde budou vyvedeny, bude umístěna výstražná tabulka pro zařízení pod vlivem vvn vedení.

Poznámka: S ohledem na plánovaný přechod na trakční soustavu AC 25 kV 50 Hz jsou navrženy všechny drážní kabely jako stíněné. Do doby převedení na střídavou trakci bude u stíněných kabelů jeden z konců uzemněn přes kondenzátor pro eliminaci stejnosměrných bludných proudů.

2.5.3 Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Korozní průzkum inženýrských objektů prokázal přítomnost stejnosměrných elektrických polí vlivem stávající elektrizovaných tratí a trolejbusové dopravy města Pardubic. Proudová hustota bludných proudů vykazovala druhý až čtvrtý stupeň agresivity půdního a horninového prostředí. Na základě výsledků měření byla celá stavba zařazena do stupně základních ochranných opatření 4 dle SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

Návrh opatření je proveden v souladu s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a TKP staveb železničních drah v ČR.

Na mostních objektech jsou navrženy kontrolní měřící body (KMB), které se vodivě propojí s ocelovou výztuží. Vybudování kontrolních měřících bodů na mostních objektech je začleněno do projektů těchto objektů.

Protikorozní ochrana kovových úložných zařízení a konstrukcí před účinky stejnosměrných bludných proudů je navrhována etapově.

1. etapa: Na měřících stanovištích kovových úložných zařízení se provede předběžný korozní průzkum. Tato měření musí být dlouhodobá s elektronickým záznamem naměřených hodnot. Termín zahájení 1. etapy – před zahájením stavby.
2. etapa: Na stejných měřících stanovištích a stejnou metodikou měření jako v 1. etapě bude proveden dodatečný korozní průzkum. V druhé etapě bude provedeno i měření na nově vybudovaných železobetonových objektech. Termín ukončení 2. etapy – po uvedení stavby do zkušebního provozu.
3. etapa: Tato etapa bude bezprostředně navazovat na ukončení prací ve 2. etapě. Na základě vyhodnocení a následného porovnání předběžného a dodatečného korozního průzkumu v případech prokazatelného korozního ohrožení bude urychleně vyprojektována dodatečná pasivní ochrana eventuálně aktivní protikorozní ochrana proti účinkům stejnosměrných bludných proudů. Termín 3. etapy – projektová dokumentace s realizací do 6 měsíců po skončení 2. etapy.

Rozsah předběžného a dodatečného korozního průzkumu a měření v průběhu stavby je navržen takto:

- U železobetonových staveb je rozsah průzkumů a měření dán projektovou dokumentací jednotlivých objektů (viz počet dilatačních celků a navržených KMB);
- V případě měření na kovových úložných zařízeních je třeba se zaměřit především na uzemnění a ochranné vodiče distribuční sítě, přičemž je důležité, aby měřená zařízení pokrývala pokud možno celou trasu stavby s přihlédnutím k charakteru okolní zástavby. Navrhuje se měření v rozsahu 8 měřicích bodů.

Další návrhy a doporučení:

Trakční stožáry doporučujeme ukolejňovat přes průrazku s opakovatelnou funkcí (např. typ UPO). Bleskojistky na trakčních stožárech namontovat izolovaně s izolovaným svodem.

Průběžně zajišťovat odborné posuzování nových staveb úložných zařízení a konstrukcí z hlediska jejich protikorozní ochrany u „Specializovaného střediska diagnostiky korozních vlivů CTD“ - organizační jednotky SŽ s možností zabezpečení:

- odborné spolupráce v oblasti řádného zabezpečení protikorozní ochrany,
- kontroly a měření elektrických parametrů izolací a armatur v průběhu stavby mostních a železobetonových konstrukcí.

2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

2.6.1 Železniční sdělovací zařízení

2.6.1.1 Rozhlasové zařízení

PS 07-22-02 Zastávka Pardubice centrum, rozhlasové zařízení

Na zastávce Pardubice centrum bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Zařízení bude složeno z převodníku VoIP a zesilovače n_f se 100 V výstupem (IP rozhlasová ústředna), což zjednoduší a zpřehlední napojení na zdroje modulace. Rozhlasová ústředna musí umožňovat zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům.

Reproduktory pro ozvučení navrhujeme umístit na stožárky venkovního osvětlení, které budou součástí jednotlivých stavebních objektů. Pro ozvučení nástupišť se navrhuje použít reproduktory malé tlakové o jmenovitém příkonu 15 W s přepínatelným výkonem 6-10-15 W.

Zemní kabelové rozvody se navrhuje vést kabely v provedení kabelem NYY-O 2x2,5, které budou vedeny v samostatném kabelovém žlabu. Reprodukty budou na zemní kabelizaci připojeny vnitřkem osvětlovacího stožáru kabely NYY-O 2x1,5 přes svorkovnici SS. Rozhlasové kabely budou ukončeny v nové 19" skříní řešené v rámci projektu sdělovacího zařízení v nové sdělovací místnosti v zastřešeném objektu čekárny s místností pro technologii. Ukončení bude provedeno na svorkovnici na DIN liště. Na kabely vedoucím k reproduktorům budou opatřeny přepětovou ochranou před jejich vstupem do společné skříně. Veškeré průchody do stožáru, skříní svorkovnic budou chráněny proti vniknutí vody kabelovou průchodkou, popř. ucpávkou.

Rozhlasová ústředna s IP rozhraním zastávce Pardubice centrum musí umožňovat zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům.

Pro živá hlášení bude využit telefonní IP zapojovač (TZ) a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení bude ovládáno z CDP Praha, nebo z PPV ovládacího pracoviště telefonního zapojovače Pardubice.

Přenos informací z rozhlasové zařízení bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE v planém znění.

Pro monitorování stavu rozhlasové zařízení (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

Rozhlasové zařízení bude uzemněno, ochráněno před nebezpečným dotykem (100 V rozvodu). U reproduktorů bude provedeno galvanické oddělení reproduktoru od kovových konstrukcí. Všechny prvky a galvanické oddělení musí mít elektrickou pevnost na 4 kV.

Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu platných norem, předpisů a vyhlášek. Před předáním stavby musí být provedeno autorizované měření akustického hluku na hranici ochranného pásma. Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu platných norem, předpisů a vyhlášek. Mluvené informace (srozumitelnost) musí mít dle TSI PRM 1300/2014 minimální úroveň indexu přenosu řeči pro místní rozhlas (metoda STI-PA) 0,45. To je v souladu se specifikací, EN 60268-16:2011.

2.6.1.2 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

PS 07-22-03 Zastávka Pardubice centrum, PZTS

V rámci tohoto PS dojde k vybudování poplachového zabezpečovacího a tísňového systému PZTS v dotčených objektech.

Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana). Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Duální čidlo je kombinací čidla PIR (infrapasivního) s čidlem MW (mikrovlnným). Zabezpečovací ústředna PZTS bude umístěna ve sdělovací místnosti. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230 V / 50 Hz. Pro ovládání ústředny budou ústředny doplněny o řídicí moduly pro připojení bezkontaktních čteček s možností identifikace přes služební průkazy Správy železnic. Čtečky budou umístěny v blízkosti ovládacích klávesnic. Musí také umožnit napojení na centrální databázi uživatelů.

Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o ochranu vnitřních prostorů. Ústředny se navrhuje připojit pomocí technologické datové sítě a přenosového systému na dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

Pro detekci vzniku požáru jsou v jednotlivých vytipovaných místnostech na ústřednu PZTS připojeny opticko-kouřové požární hlásiče.

Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění).

PS 07-22-04 Zastávka Pardubice centrum, kamerový systém

V rámci tohoto PS se navrhuje vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému. Budou použity kamery pro venkovní prostředí, které budou opatřeny povětrnostním krytem. Kamery se navrhuje barevné s možností přechodu v nočních hodinách na černobílý provoz (funkce den/noc). Budou vybudovány nové kamery pro potřeby sledování dopravní situace.

Rozmístění hlavních prvků kamerového systému:

- 6x IP kamera na nástupišti, pro monitorování nástupištních hran (sledování dopravní situace)

Kamery budou umístěny na přístřešku pro cestující a na stožáru informačního systému.

IP kamery budou pomocí datové sítě připojeny na dohledový a záznamový server, který umožní záznam na diskové pole. Pro připojení kamer na dohledový server bude v LAN síti (resp. v přenosovém systému) k dispozici dostatečná kapacita.

Dohledové pracoviště kamerového systému (dopravní kamery) bude umístěno v dopravní kanceláři v TB ŽST Pardubice.

Pro nahrávání záznamů z nových kamer bude využito záznamové zařízení ve VB ve sdělovací místnosti ŽST Pardubice.

Z hlediska ukládání záznamu je nutné respektovat obecné nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR) a směrnici SŽDC SM97 o ochraně osobních údajů pro provoz kamerových systémů se záznamovým zařízením. Jde především o:

- Oprávnění přístupu k datům, nahlížení do záznamů a sledování on-line;
- Dobu uchovávání záznamů – max. 168 hodin;
- Vymaskování záběrů objektů, které nejsou v majetku Správy železnic a ČD;
- Vybavení sledovaných prostor jednotnými informačními tabulkami schváleného vzoru.

Přenos informací z kamerového systému (dopravní kamery, kamery SEE) bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE v planém znění. Pro monitorování stavu z KS (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC.

2.6.1.3 Dálkový kabel, dálkový optický kabel

PS 07-22-05 Zastávka Pardubice centrum, úpravy a ochrana kabelizace SŽ

Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, přenosového systému, kamerového systému, rozhlasového zařízení a dalších technologických systémů v zast. Pardubice centrum se navrhuje technologický prostor zastávky (součást přístřešku pro cestující) připojit na traťový optický kabel (TOK) 48 vláken SŽ Pardubice – Uhersko. TOK bude vybudován v rámci staveb „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ a „Oprava přenosové cesty Uhersko – Pardubice“.

Technologický prostor zastávky bude připojen přípojným optickým kabelem (POK) 12 vláken SM, který bude na TOK 48 vláken napojen v optické spojce, umístěné v kabelové šachtě č.15. POK bude ukončen konektory E2000/APC dle směrnice SŽ s.o. v optickém rozvaděči pro 24 vláken, který bude umístěn v nové 19" skříni. POK bude instalován do ochranné trubky HDPE fialové barvy.

Parametry optických kabelů, použité optické komponenty, způsob montáže, měření a vyvedení musí splňovat podmínky a zásady uvedené v dokumentu „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SŽDC“, vydaném SŽDC s.o., Odbor automatizace a elektrotechniky, č.j.27150/2017-SŽDC – O14 a současně podmínky stanovené v TKP.

2.6.1.4 Informační systém pro cestující

PS 07-22-06 Zastávka Pardubice centrum, informační systém pro cestující

V rámci výše uvedeného provozního souboru je v nově budované zastávce navržen nový informační vizuální systém, který splní požadavky na informování cestujících. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů pomocí rozhlasového zařízení a vizuální částí poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů. Pro řízení systému bude využit podružný server informačního systému umístěný v rámci stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ ve sdělovací místnosti technologického objektu. Tento server bude v rámci tohoto PS SW upraven pro začlenění nových informačních prvků z obvodu zastávky. Ovládání celého systému bude prováděno pomocí ovládacích pracovišť, která budou umístěna na stolech u výpravčího pro místní práci a PPV v dopravní kanceláři v ŽST Pardubice hl. n. a CDP Praha.

Jednotlivé tabule a prvky informačního systému v prostoru zastávky se navrhuje umísťovat v souladu se směrnici SŽ č. 118 a Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému SŽ.

V zastávce Pardubice centrum budou u přístupů na nástupiště z podchodu Sladkovského a z podjezdu Palachova umístěny odjezdové tabule ve zkrácené verzi zobrazující souhrnné informace o odjezdech vlaků. Na ostrovním nástupišti v blízkosti obou přístupů na nástupiště budou na samostatných stožárových konstrukcích umístěny dvojice nástupištních tabulí. Na konstrukci budou instalovány též hodiny. Převodníky pro řízení tabulí budou umístěny v technologické místnosti zastávky ve sdělovací skříni.

Vytipované prvky informačního systému budou v souladu se směrnici SŽ č. 118 osazeny hlasovými čtečkami pro nevidomé.

Hlasové orientační majáčky pro nevidomé nejsou součástí tohoto PS.

Umístění informačních prvků na jednotlivých nástupištích musí být provedeno tak, aby byla zajištěna viditelnost návěstidel zabezpečovacího zařízení.

Do systému budou dodávány informace o aktuálních dopravních procesech z graficko-technologické nadstavby zabezpečovacího zařízení.

Dálkové ovládání bude realizováno pomocí technologické datové sítě LAN a přenosového systému.

Navržené typy informačních panelů, jejich provedení i způsob zobrazování informací je závislý na použití konkrétního systému vybraného zhotovitele. Aktivní panely budou vytvořené pomocí LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů maximálně 2,9 mm. LED obrazovky budou určené na provoz 24/7/365. Použití menší rozteče diod je povoleno, zaleží na použité technologii výroby.

Nové informační zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE v platném znění a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, třetí vydání.

Výstavbu informačního zařízení nutno koordinovat s harmonogramem výstavby tak, aby informování cestujících probíhalo postupně během výstavby s realizací jednotlivých nástupišť.

2.6.1.5 Přenosový systém

PS 07-22-07 Zastávka Pardubice centrum, přenosový systém a TDS

V rámci tohoto PS bude provedena výstavba přenosového systému a technologické datové sítě pro připojení sdělovacího zařízení a ostatních technologií v zastávce Pardubice centrum. Ve sdělovací místnosti (je součástí přístřešku zastávky) bude vybudován datový L2 switch 24 portů technologické datové sítě. Na tento L2 switch bude připojen:

- Poplachový a zabezpečovací tísňový systém sdělovací místnosti;
- Vizuální informační systém pro cestující;
- Rozhlasové zařízení;
- Osvětlení zastávky;
- Dálková diagnostika technologických systémů DDTS ŽDC.

Zařízení přenosového systému bude instalováno do 19" rackové skříně. Dále bude v rámci tohoto PS vybudován napájecí zdroj 48 V DC a střídač napájení 230 V AC, včetně panelů pro jističe a zásuvky v 19" rackové skříně. Napájecí zdroj 48 V DC bude zálohován akubaterií pro zajištění provozu po dobu 6 hodin.

Aktivní prvky technologické datové sítě musí být kompatibilní se stávajícími zařízeními a schválené pro provoz na Správě železnic a začlenitelné do stávajícího dohledu/dálkové správy železnic.

V rámci stavby bude nakonfigurován přenos dat na CDP Praha pro potřeby DDTS ŽDC, kamerových a hlasových systémů s vazbou na KAC (a v budoucnu do JZP).

2.6.1.6 DOZ a další nadstavbové systémy

PS 07-22-08 Zastávka Pardubice centrum, DDTS ŽDC

Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ v aktuálním znění. V dalším stupni dokumentace je nutné posoudit, zda už samostatná stavba řešící centrální (serverové a klientské) části DDTS probíhá nebo proběhla a na základě jejího stavu bude posouzeno řešení tohoto PS podle aktuálního vydání nebo předchozího (druhého) vydání TS 2/2008-ZSE s investorem, OŘ a O14 Správy železnic.

V rámci tohoto provozního souboru DDTS ŽDC bude v zast. Pardubice centrum vybudován systém DDTS ŽDC a doplněn integrační server (InS) na elektro dispečinku (ED) Pardubice a v objektu CDP Praha. Provozní soubor bude úzce koordinován s probíhající stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Integrační koncentrátor DDTS ŽDC (InK) v ŽST Pardubice hl. n. instaluje stavba „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, tímto PS bude pouze SW doplněn.

Do datového switchu technologické datové sítě (TDS) správy železnic budou zapojeny jednotlivé technologické systémy (TLS), ať už přímo nebo přes komunikační převodníky.

V prostorech zastávky budou vybudovány servisní datové zásuvky TDS a LTDS pro potřeby OŘ Hradec Králové.

V rámci tohoto souboru dojde také k doplnění a úpravě vybraných klientských pracovišť DDTS ŽDC nejen v OŘ Hradec Králové, ale i na CDP Praha a příslušné JPO HZS.

Systém DDTS bude vybudován tak, aby umožňoval snadné rozšíření v rámci dalších staveb. Veškeré nové zařízení bude kompatibilní s CDP Praha.

2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

2.7.1 Inženýrské objekty

2.7.1.1 Nástupiště

SO 07-31-01 Zastávka Pardubice centrum, nové ostrovní nástupiště

Nástupiště zastávky Pardubice centrum bude umístěno mezi koleje č. 10a a 12a. Nástupní hrany budou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice a budou tvořeny prefabrikáty tvaru „L“ s představenou hranou. Šířka nástupiště bude 8,76 m. Délka nástupiště bude 140 m s možností výhledového prodloužení na délku 170 m. Odvodnění nástupiště bude řešeno příčným střechovitým sklonem o hodnotě 2 %. Konce nástupišť tvoří monolitické zídky. Do obou konců nástupiště jsou zapojeny přístupové stezky, kterými je zajištěn přístup od podchodu v ulici Sladkovského/Rokycanova a podjezdu v ulici 17. listopadu/Jana Palacha. Nezastřešené části stezek jsou součástí tohoto stavebního objektu. Povrch nástupiště i stezky bude z velkoformátové dlažby.

2.7.1.2 Mosty, propustky, zdi

2.7.1.2.1 Zárubní zdi

SO 07-34-61 Zastávka Pardubice centrum, přístup na nástupiště z podchodu pro pěší v km 304,425 z ulice Rokycanova / Sladkovského

Nový objekt tvoří zeď a rampu šikmého chodníku z tubusu podchodu Sladkovského na nové nástupiště Pardubice centrum mezi kolejemi č. 10a a 12a. SO-07-34-61 je dilatačně napojen na SO 02-34-01, železniční most, podchod Sladkovského km 304,425.

Konstrukce je železobetonová monolitická. Dilatační díl 1 tvoří uzavřený rám se základovou deskou tl. 400 mm, dvojestupňovými stěnami 450/300 mm a stropem tl. 450 mm. Světlá výška dílu je 2,70 m, světlá šířka 3,0 m a délka 2,90 m. Dilatační díl 2 až 6 tvoří otevřený rám tvaru U. Základová deska je tl. 400, stěny jsou dvojestupňové 450/300. Délka dílů je 11,465 + 10,155 + 10,145 + 10,165 + 10,760 m, světlá šířka 3,0 m. Šikmý chodník je veden v jednotném sklonu 1:12 (8,33 %) z výšky 218,290 m n.m. (dlažba zárodku podchodu) až po výšku 222,69 m n. m. (lom dlažby u nástupiště). Délka chodníku je 55,985 m.

Monolitickou konstrukcí chodníku v díle 4 prochází vstup do šachty kabelovodu Š8 a v díle 6 do šachty Š9. Vstupy do šachet jsou stávající, nová monolitická konstrukce bude přizpůsobena obrysu vstupů.

Koruna parapetního zdiva je ukončena na výšce 223,06 m n. m., tj. kotevní úroveň přístřešku SO 07-52-01.

Přístupový chodník je opatřen po obou stranách trubkovými madly, ve dvou výškových úrovních 900 mm a 700 mm.

Podlaha je tvořena vrstvou konstrukčního betonu C 30/37 provedeného v podélném spádu 1:12 bez příčného sklonu. Nad betonem je navržena vrstva tl. 50 mm písčitého podsypu fr. 0 – 16 a úložná vrstva tl. 50 mm z podsypu fr. 4 – 8 a zámkové dlažby. Zámková dlažba bude korespondovat se stávající dlažbou podchodu. Tloušťka zámkové dlažby je navržena 60 mm. Světlá výška mezi nejvyšším bodem komunikace a stropem je min. 2500 mm. Dlažba musí splňovat hodnotu smykového tření min 0,6.

Odvodnění je řešeno odvedením povrchové vody z přilehlé části prostoru nástupiště do odvodňovacího žlabu s výškou 222,65. Žlab je umístěn na konci konstrukce rampy (díl 6) a je napojen do kanalizační šachty. Na úseku dl. 3,520 m je chodník vyspádován do odvodňovacího žlabu ve sklonu 1:97 (1,00 %).

V železobetonové konstrukci stěn bude instalováno osvětlení přístupu, svítidla a rozvody. Řešeno v SO 07-66-01.

Výstavba bude probíhat ve stavební jámě pažené štětovnicemi. Pažení štětovnicemi bylo realizováno ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Pod konstrukcí přístupu leží kabelovod realizovaný ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

SO 07-34-62 Zastávka Pardubice centrum, přístup na nástupiště z podjezdu v km 92,388 z ulice Jana Palacha / 17. listopadu

Nový objekt tvoří zeď a rampu šikmého chodníku z mostu SO 02-34-07 podjezdu Palachova na nové nástupiště Pardubice centrum. SO 07-34-62 je dilatačně napojen na SO 02-34-07, železniční most ev. km 92,388.

Konstrukce je železobetonová monolitická. Vlastní monolitická konstrukce je rozdělena do 6-ti dilatačních celků. Tvar jednotlivých celků je přizpůsoben dispozičním požadavkům a návaznosti na most žkm 92,388. Dilatační díl 1 je tvořen stěnami tl. 300 mm. Stěny budou přes smykové trny vyvázaný ze zárodku podjezdu. Výška dílu je 2,39 m, délka 11,85 m. Koruna parapetního zdiva je ukončena na výšce 223,06, tj. kotevní úroveň přístřešku SO 07-52-03. Dilatační díl 2 až 6 tvoří otevřený rám tvaru U. Základová deska je tl. 400, stěny jsou dvoustupňové 450/300. Délka dílů je 12,00 + 12,00 + 11,335 + 11,175 + 6,59. Koruna parapetního zdiva je ukončena na výšce 223,06, tj. kotevní úroveň přístřešku SO 07-52-03. Šikmý chodník je veden v jednotném sklonu 1:12 (8,33 %) z výšky 218,290 m n.m. (dlažba zárodku podchodu) až po výšku 222,69 m n. m. (lom dlažby u nástupiště). Délka chodníku je 65,26 m.

Přístupový chodník je opatřen po obou stranách trubkovými madly, ve dvou výškových úrovních 900 mm a 700 mm.

Podlaha je tvořena vrstvou konstrukčního betonu C 30/37 provedeného v podélném spádu 1:12 bez příčného sklonu. Nad betonem je navržena vrstva tl. 50 mm písčitého podsypu fr. 0 – 16 a úložné vrstvy tl. 50 mm z podsypu fr. 4 – 8 a zámkové dlažby. Zámková dlažba bude korespondovat se stávající dlažbou podchodu. Tloušťka zámkové dlažby je navržena 60 mm. Světlá výška mezi nejvyšším bodem komunikace a stropem je min. 2500 mm. Dlažba musí splňovat hodnotu smykového tření min 0,6.

Odvodnění je řešeno odvedením povrchové vody z přilehlé části prostoru nástupiště do odvodňovacího žlabu s výškou 222,655 m n. m. Žlab je umístěn na konci konstrukce rampy (díl 6) a je napojen do kanalizační šachty. Šikmý chodník je veden v jednotném sklonu 1:12 (8,33 %) z výšky 218,458 m n.m. (dlažba zárodku podchodu) až po výšku 222,68 m n. m. (lom dlažby u nástupiště). Na úseku dl. 1,505 m je chodník vyspádován do odvodňovacího žlabu ve sklonu 1:50 (2,00 %).

V železobetonové konstrukci stěn bude instalováno osvětlení přístupu, svítidla a rozvody. Řešeno v SO 07-66-02.

Výstavba bude probíhat ve stavební jámě pažené kotveným záporovým pažením.

2.7.1.3 Sdělovací síť

Stavbou „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ nebudou dotčeny podzemní sítě T-Mobile. Přeložky sítě T-Mobile byly řešeny a realizovány ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

2.7.1.4 Potrubní vedení

2.7.1.4.1 Kanalizace

SO 07-36-01 Zastávka Pardubice centrum, odvodnění přístřešků

Nástupiště a zastřešení přístřešků a výstupu z podchodu je nově navrhováno. Dešťové vody budou svedeny do stoky a vsakovacích jímek připravených a zrealizovaných v rámci stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

V rámci tohoto SO jsou navrhovány přípojky pro odvedení dešťových vod ze zastřešení výstupů z podchodu a přístřešků na nástupiště.

Přípojky P1 a P1-1 dešťové kanalizace od výstupu od mostu přes komunikaci J. Palacha jsou vedeny od okapových svodů a jedné žlabové vpusti při severní straně. Na kanalizaci jsou osazeny tři revizní šachty. Přípojka je napojena do předem vysazené odbočky na vsakovací jímku realizované v rámci akce „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Přípojka P2 je vedená v nástupišti a postupně stahuje dešťové svody z nástupištních přístřešků. Na kanalizaci jsou osazeny tři revizní šachty. Přípojka je napojena do předem vysazené odbočky na vsakovací jímku realizované v rámci akce „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Přípojky P3 a P4 a P4-1 dešťové kanalizace od výstupu z podchodu Sladkovského jsou vedeny od okapových svodů a jedné žlabové vpusti při severní straně. Na kanalizaci je osazeno pět revizních šachet. Přípojky jsou napojeny do předem vysazené odbočky na stoku dešťové kanalizace realizované v rámci akce „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Přípojky dešťové kanalizace jsou navrženy z potrubí z PP DN 200, přípojky od dešťových svodů jsou navrhovány z PP DN 150. Přípojky dešťové kanalizace jsou navrženy z potrubí PP, DN 200 podle DIN 19565.

Základní orientační údaje o délkách potrubí (m)

Přípojka dešťová:	PP DN 200, SN 12	173,50 m
Přípojky od dešťových svodů:	PP DN 150, SN 12	40,0 m
Celkem DN 200 PP SN 12		173,5 m
Celkem DN 150 PP SN 12		40,0 m

Navrženo je celkem 12 kanalizačních šachet.

2.7.2 Pozemní stavební objekty

2.7.2.1 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 07-52-01 Zastávka Pardubice centrum, zastřešení výstupu z podchodu pro pěší v km 304,425

Zastřešení kryje šikmý chodník SO 07-34-61 spojující podchod mostu SO 02-34-01, ev. km 304,425, a nové ostrovní nástupiště Pardubice centrum SO 07-31-01.

Na novém šikmém chodníku z podjezdu na nové nástupiště, bude provedena ocelová konstrukce zastřešení se střechou z trapézového plechu a prosklenými stěnami. Jednotná výška objektu je zvolena z důvodu vnějšího vzhledu, konstrukční jednoduchosti, maximálního možného zisku denního světla, údržby a antivandalismu.

Jedná se o ocelovou konstrukci s prosklenými stěnami a trapézovou střechou o půdorysných rozměrech 55,99 x 4,10 m. Zastřešení je navrženo jako ocelová rámová konstrukce z uzavřených profilů se šikmou střechou z trapézového plechu, spádovanou vpravo ve směru staničení ve sklonu 9,6°.

Nosná ocelové konstrukce je navržena ze šroubovaných dílců, které konstrukci tvoří příčné dvojkolbové rámy se sloupky, střešní příčlí a trojicí podélníků. Sloupky jsou dvojího druhu, rámové v hlavních modulových osách a vedlejší. Hlavní sloupky jsou opatřeny kotevní deskou a styčnickovou deskou rohového, momentového styčnicku s příčlí. Vedlejší sloupky mají kotevní desku a šroubovaný styčník na okapovou příčel. Pro osazení zasklení jsou průřezy sloupků TRHR 140x50x5 navýšeny ohýbaným „U“ 80x80x4. Rámové příčle jsou z TRHR 140x80x5 s koncovými deskami pro přípoj sloupků a otvory pro trojici podélníků střechy. Podélníky jsou TRHR 140x80x5 s koncovými deskami styčnicků. Šroubované spoje jsou v jsou ze šroubů jakosti 8.8. Kotvení stojek je navrženo pomocí lepených závitových tyčí jakosti 8.8 do monolitického parapetu šikmého chodníku s výškou 223,060 m n. m. Prostorová stabilita je zajištěna příčnými rámy, ztužidly s napínáky a střešním pláštěm.

Střechu tvoří trapézový plech TR 50/250/0,75, připojený závitořeznými šrouby k podélníkům. Trapézový plech bude uložen v příčném směru přístřešku jako spojitý nosník přes dvě pole. Střecha je spádována sklonem cca 1:6, tj. cca 9,6°. Obvod střechy je oplechován závětrnými lištami z TiZn. Na nižší straně střechy je součástí oplechování za atikový ohýbaný žlab se svislými svody do geigrů a kanalizace.

Obvodový plášť je navržen z lepeného bezpečnostního skla 55.2 s vnitřní fólií. Plášť je představen před betonový parapet. Sklo bude kotveno s umožněnou dilatací v podélném směru šikmého chodníku.

Barevné řešení přístřešků:

- horní plocha střechy, lemovací lišty střechy jsou RAL 3000 ohnivě červená
- podhled střechy jsou RAL 9002 světle šedá
- nosné rámy jsou opatřeny nátěrem v odstínu RAL 5021 modř vodní.

SO 07-52-02 Zastávka Pardubice centrum, přístřešky na nástupišti

Na zastávce Pardubice centrum jsou navrhovány dva nové přístřešky pro cestující, součástí západního přístřešku jednoho je technologická místnost. Oba objekty jsou zahrnuty do SO 07-52-02. Objekt přístřešku bez technologické místnosti je ve staničení km 304,592 až km 304,598, objekt s technologickou místností je ve staničení km 304,664 až km 304,673.

Na novém nástupišti, budou provedeny ocelové konstrukce zastřešení se střechou z trapézového plechu a prosklenými stěnami z bezpečnostního lepeného vrstveného skla, jeden z přístřešků bude částečně zděný. Nové konstrukce přístřešků budou tvořeny ocelovou konstrukcí s prosklenými stěnami a trapézovou střechou o půdorysných rozměrech 6,3 x 2,7 m. Druhý přístřešek je tvořen zděnou částí o rozměrech 2,5 x 2,9 m a ocelovou část s prosklenými stěnami o rozměrech 6,4 x 2,7 m, obě části jsou zastřešeny pultovou střechou z trapézového plechu.

Zastřešení je navrženo jako ocelová rámová konstrukce z uzavřených profilů se šikmou střechou z trapézového plechu, spádovanou vpravo ve směru staničení ve sklonu 9,0°. Svislé nosné konstrukce technologické místnosti jsou navrženy zděné tl. 200 mm. Založení konstrukcí je navrženo plošné na základových pasech. Pasy jsou navrženy jako dvoustupňové, první stupeň je monolitický z prostého betonu, druhý stupeň je navržen z tvárnic ztraceného bednění zmonolitněných betonem. Podlaha technologické místnosti je navržena jako monolitická železobetonová deska vyztužená při obou površích sítěmi KARI 8/8/100/100 (KY49).

Barevné řešení přístřešků:

- horní plocha střechy, lemovací lišty střechy jsou RAL 3000 ohnivě červená
- podhled střechy jsou RAL 9002 světle šedá
- nosné rámy jsou opatřeny nátěrem v odstínu RAL 5021 modř vodní
- podhled v technologické místnosti bude ze spodní strany opatřen bílou omítkou.

Kategorizace objektů a prostor z hlediska fyzické ochrany

Technologická místnost spadá do kategorie V (zastávka) dle tabulky 1 předpisu SŽ „Kategorizace objektů a prostor z hlediska fyzické ochrany“ (04/2020).

Pro kategorii V se dle čl. 1 odst. 2 předpisu SŽ „Bezpečnostní projekt projekční, projektové dokumentace a projektová dokumentace pro provádění stavby“ nemusí zpracovávat bezpečnostní projekt projekční.

SO 07-52-01 Zastávka Pardubice centrum, zastřešení výstupu z podchodu pro pěší v km 304,425

Zastřešení kryje šikmý chodník SO 07-34-62 spojující podjezd SO 02-34-07, ev. km 92,388, a nové ostrovní nástupiště Pardubice centrum SO 07-31-01.

Na novém šikmém chodníku z podjezdu na nové nástupiště, bude provedena ocelová konstrukce zastřešení se střešou z trapézového plechu a prosklenými stěnami. Součástí stavebního objektu je osvětlení chodníku v rámci stavebního objektu SO 07-52-03.2. Kabely osvětlení budou vedeny po vyšší straně, ve směru staničení vlevo.

Jedná se o ocelovou konstrukci s prosklenými stěnami a trapézovou střešou o půdorysných rozměrech 65,43 x 4,10 m. Zastřešení je navrženo jako ocelová rámová konstrukce z uzavřených profilů se šikmou střešou z trapézového plechu, spádovanou vpravo ve směru staničení ve sklonu 9°.

Nosná ocelové konstrukce je navržena ze šroubovaných dílců, které konstrukci tvoří příčné dvojkolbové rámy se sloupky, střešní příčlí a trojicí podélníků. Sloupky jsou dvojího druhu, rámové v hlavních modulových osách a vedlejší. Hlavní sloupky jsou opatřeny kotevní deskou a styčnickovou deskou rohového, momentového styčnicku s příčlí. Vedlejší sloupky mají kotevní desku a šroubovaný styčník na okapovou příčel. Pro osazení zasklení jsou průřezy sloupků TRHR 140x50x5 navýšeny ohýbaným „U“ 80x80x4. Rámové příčle jsou z TRHR 140x80x5 s koncovými deskami pro přípoj sloupků a otvory pro trojici podélníků střešy. Podélníky jsou TRHR 140x80x5 s koncovými deskami styčnicků. Šroubované spoje jsou v jsou ze šroubů jakosti 8.8. Kotvení stojek je navrženo pomocí lepených závitových tyčí jakosti 8.8 do monolitického parapetu šikmého chodníku s výškou 223,060 m n.m. Prostorová stabilita je zajištěna příčnými rámy, ztužidly s napínáky a střešním pláštěm.

Střešou tvoří trapézový plech TR 50/250/0,75, připojený závitořeznými šrouby k podélníkům. Trapézový plech bude uložen v příčném směru přístřešku jako spojitý nosník přes dvě pole. Střeš je spádována sklone cca 1:6, tj. cca 9,6°. Obvod střešy je oplechován závětrnými lištami z TiZn. Na nižší straně střešy je součástí oplechování za atikový ohýbaný žlab se svislými svody do geigrů a kanalizace.

Obvodový plášť je navržen z lepeného bezpečnostního skla 55.2 s vnitřní fólií. Plášť je představen před betonový parapet. Sklo bude kotveno s umožněnou dilatací v podélném směru šikmého chodníku.

Barevné řešení přístřešků:

- horní plocha střešy, lemovací lišty střešy jsou RAL 3000 ohnivě červená
- podhled střešy jsou RAL 9002 světle šedá
- nosné rámy jsou opatřeny nátěrem v odstínu RAL 5021 modř vodní.

2.7.2.2 Orientační systém

SO 07-54-01 Zastávka Pardubice centrum, orientační systém

Návrh Orientačního systému byl vypracován v souladu se směnicí SŽ č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách (2021), a s Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace (2021).

Stavební objekt řeší poskytování vizuálních, hmatových i zvukových informací pro orientaci cestujících na nástupišti a na přístupech k němu. Orientační systém bude zahrnovat tabule s názvem železniční zastávky, směry východu, označení sektorů a označení přístupů k nástupišti v podchodech. Pro usnadnění orientace nevidomých a slabozrakých zahrnuje OS také hmatné štítky a orientační hlasové majáčky.

Pro informaci cestujících bude rovněž sloužit informační systém a rozhlasové zařízení. Bezbariérový přístup na nástupiště bude umožněn šikmými přístupovými chodníky z a do podchodu a podjezdu.

Všechny prvky OS budou v modro-bílém provedení - text i piktogramy budou bílé (RAL 9003) na modré podkladové fólii (RAL 5003). Výjimkou budou tabule se zákazem kouření a zákazem vstupu - doplněné červeným mezikružím. Osvětlení bude zajištěno osvětlením nástupiště, podchodu a podjezdu.

Prvky orientačního systému neomezí viditelnost návěstidel.

Tam kde je to možné a vhodné budou prvky OS umístěny na zábradlí, na sloupky osvětlení a na zastřešení nástupiště, pro optimalizaci počtu pomocných ocelových konstrukcí.

2.7.2.3 Drobná architektura a oplocení

SO 07-60-01 Zastávka Pardubice centrum, drobná architektura na nástupištích

Na nástupišti budou instalovány prvky drobné architektury dle Katalogu vybraných výrobků Mobiliáře pro železniční stanice a zastávky, Správa železnic, 2021:

- lavičky pro cestující,
- nádoby na odpad a nádoby na tříděný odpad,
- informační panely,
- nádoby na posypový materiál.

Na nástupišti budou osazeny dva reklamní CLV panely.

2.7.3 Trakční a energetická zařízení

2.7.3.1 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 07-66-01 Zastávka Pardubice centrum, přístup na nástupiště z podchodu pro pěší v km 304,425, osvětlení

Osvětlení přístupu bude zajištěno LED svítidly ve stěnách konstrukce přístupového chodníku SO 07-34-61. Napájecí rozvod bude veden ve stěnách přístupové konstrukce.

Napájení osvětlení bude zajištěno z rozváděče RV01.

Spínání osvětlení bude probíhat pomocí systému DDTS v rozvaděči RVO1.

Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem ovládání a diagnostiky osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh).

Osvětlení přístupu na nástupiště bude v majetku SŽ, s.o.

SO 07-66-02 Zastávka Pardubice centrum, přístup na nástupiště z podjezdu v km 92,388, osvětlení

Osvětlení přístupu bude zajištěno LED svítidly ve stěnách konstrukce přístupového chodníku SO 07-34-62. Napájecí rozvod bude veden ve stěnách přístupové konstrukce.

Napájení osvětlení bude zajištěno z rozváděče RV01.

Spínání osvětlení bude probíhat pomocí systému DDTS v rozvaděči RVO1.

Ovládání osvětlení bude zajištěno PLC automatem ovládání a diagnostiky osvětlení (součástí je soumrakový spínač a časový okruh).

Osvětlení přístupu na nástupiště bude v majetku SŽ, s.o.

2.7.3.2 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 07-67-01 Zastávka Pardubice centrum, úprava ukolejnění vodivých konstrukcí

Zastávka Pardubice centrum leží na trati elektrifikované stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV.

Předmětem řešení SO ukolejnění je ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a bude provedeno převážně nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí.

Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Řešení je shrnuto v Koordinačním schématu ukolejnění a trakčních propojení.

2.7.4 Stavební objekty upravované ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční spodek a svršek

SO 02-31-01 ŽST Pardubice hl. n., železniční svršek

SO 02-31-01.01 ŽST Pardubice hl. n., železniční svršek, následná úprava GPK

Ve stavbě Uzlu budou okolo nástupiště zastávky Pardubice centrum zřízeny nové koleje č. 10a a 12a. Kolej č. 12a již byla položena ve stavbě Uzlu pro objízdnu trasu při stavbě mostu přes ulici Palachova. Pro realizaci zastávky Pardubice centrum bude kolejový rošt od km 304,473 po přemostění ulice Jana Palacha do km 304,778 vyjmut, štěrk kolejového rozhrnut a urovnán k ochraně pláně a bude sloužit jako staveništní komunikace. V rozsahu výhledového nástupiště bude (kolej č. 12a) v místě hrany štěrk odtěžen zcela. Částečně bude odtěžena stěrkodrť a části stabilizace tak, aby se mohla vybudovat nástupištní hrana tvořená prefabrikátem tvaru „L“ (pás cca 1,5 m široký).

Po dokončení přístupů z podchodů a nástupiště bude štěrk z kolejového lože sejmut, recyklován a bude zřízena definitivní kolej č. 12a.

SO 02-31-11 ŽST Pardubice hl. n., železniční spodek

V souvislosti s výstavbou zastávky bude upraveno pražcové podloží pod kolejemi č. 10a a 12a tak, aby byl zároveň úpravou podchycen i prefabrikát tvaru L tvořící nástupištní hranu. V koleji č. 10a, které bude realizována současně se zastávkou bude rozšířena úprava ZZC na vzdálenost 2,9 od osy koleje a to i v oblasti výhledové hrany nástupiště.

Pod kolejí č. 12a bude v rámci úprav železničního spodku provedeno rozšíření pražcového podloží úpravou ZZC dovezenou z centra a to na šířku 1,40 m tak, aby úprava podchytila osazení nástupištního prefabrikátu. Úprava bude provedena i v prostoru výhledového prodloužení nástupiště.

SO 99-31-01 Uzel Pardubice, výstroj a značení tratě

V souvislosti s výstavbou zastávky bude pro tuto upravena výstroj a značení tratě.

D.2.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 02-39-01 ŽST Pardubice hl. n., kabelovody

Pod nástupištěm a pod přístupem na nástupiště z podchodu Sladkovského byl ve stavbě Uzlu vybudován kabelovod, do plochy přístupu na nástupiště budou vystupovat vstupy do šachet Š8 a Š9, do plochy nástupiště Š10 – Š15, vstupy budou uzavřené poklopy. Při stavbě zastávky Pardubice centrum budou ve stavbě Uzlu výškově upraveny vstupy do šachet kabelovodu Š8 – Š15 a poklopy budou vyměněny za zadlažďovací.

Součástí SO kabelovodu je demontáž pažící štětovnicové konstrukce mezi Š7 a Š9.

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.6 Rozvody vvn, vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 02-66-02 ŽST Pardubice hl. n., venkovní rozvody nn a osvětlení

SO bude rozšířena o venkovní rozvody a osvětlení na zastávce Pardubice centrum. Zastávka bude napájena z rozváděče RV01

Na nástupišti bude realizováno nové venkovní osvětlení LED svítidly na sklopných stožárcích.

Osvětlení bude zapojeno do DDT SŽDC.

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY

Podrobně viz část D.3 Požárně bezpečnostní řešení.

Přístupové komunikace pro požární techniku

V okolí stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky ke stávajícím stavebním objektům.

Během provádění úprav komunikací v jednotlivých částech stavby je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup požárních jednotek a záchranné služby alespoň do normou povolené vzdálenosti (20 m, případně 10 m od vstupu do budovy). Všechna omezení provozu na stávajících komunikacích během stavby budou v dostatečném předstihu projednány se zástupci „Integrovaného záchranného sboru“ (HZS, Záchranná služba).

V rámci přeložek komunikací v jednotlivých lokalitách a s tím spojených přeložek inženýrských sítí je nutno podrobně vyhodnotit dopady těchto úprav na zabezpečení stávající zástavby a navrhnout potřebná opatření tak, aby nedošlo u stávajících objektů ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti (zajištění příjezdu, nástupní plochy, zajištění požární vody pro hasební zásah – dodržení normových požadavků a požadavků vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů / vyhláška 268/2011 Sb./).

Zabezpečení požární vody

Potřeba zajištění vnějších a vnitřních zdrojů požární vody vychází z vyhl. 23/2008 Sb. a dále z normy ČSN 73 0873.

Posouzení zajištění požární vody pro technologickou místnost SO 07-52-02 je řešeno samostatně v rámci posouzení tohoto SO. Jiné objekty které by vyžadovaly posouzení dle ČSN 73 0873 se v rámci stavby nevyskytují.

Technologické místnosti obsahují technologii, kterou nelze hasit vodním proudem a dle čl. 4.4 ČSN 73 0873 není požadováno zajištění vnějších a vnitřních zdrojů požární vody.

Taktéž není potřeba zajištění zdrojů požární vody pro objekty o ploše PÚ do 30 m², viz čl. 4.4, odst. 3 ČSN 73 0873.

Odstupové vzdálenosti a ochranná pásma

Posuzované objekty budovy jsou umístěny mimo ochranná pásma nadzemního vedení vysokého napětí s vodiči bez izolace takovým způsobem, který umožňuje příjezd a provedení zásahu mimo ochranné pásmo – vyhovuje požadavkům vyhl. 23/2008 Sb., Přílohy 3, v platném znění.

JPO HZS Správy železnic je oprávněna na základě předpisu SŽDC TNŽ 34 3109 provádět vypnutí trolejového vedení (krytí nesjízdného místa).

Požární bezpečnost objektů

Viz část D.3 Požárně bezpečnostní řešení.

Evakuace osob

Evakuace osob je řešena přímo na volné prostranství. V technologické místnosti nebude trvalý výskyt osob a případná evakuace je řešena vstupními dveřmi přímo na volné prostranství (tech. místnosti splňují podmínky pro funkční skupinu místností, viz čl. 9.10.2 ČSN 73 0802).

Závěrečné hodnocení

Posuzovaná stavba a úpravy objektů navržené v rámci této stavby, splňují požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů požární ochrany. Stavbou není ohrožena požární bezpečnost stávajících objektů a technologických zařízení a nevznikají nároky na vybavení zasahujících hasičských jednotek jinými druhy hasiv, než která jsou běžně používána ani nároky na vybavení těchto jednotek speciální mobilní technikou.

Hasební zásah bude provádět JPO Hasičský záchranný sbor SŽ, případně příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru kraje, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu. JPO HZS SŽ je oprávněna na základě TNŽ 34 3109 provádět vypnutí trolejového vedení (krytí nesjízdného místa).

Při realizaci stavby musí být dodrženy veškeré technologické postupy předepsané výrobcem, příslušné normy a vyhlášky související se stavbou, bezpečnost práce a vyjádření orgánů státní správy v rámci stavebního řízení. Každý aplikovaný výrobek musí mít základní deklarované vlastnosti, a to podle protokolu, který je přílohou ke každému certifikátu vztahujícímu se na konkrétní materiál a konkrétní výrobu. Každý materiál bude již od výrobce vybaven technickou dokumentací, která bude jasně určovat nejen technické parametry, ale též technologii zpracování. Materiály technologie uvedené v projektové dokumentaci jsou uvedeny pro určení technického standardu stavby.

U všech materiálů a výrobků použitých k realizaci stavby a sloužící požární bezpečnosti stavby musí být doloženo vyjádření o shodě vydané příslušnou státní autorizovanou zkušebnou ČR. Vzhledem ke skončení platnosti stávajících certifikátů je třeba dbát na skutečnost, že výrobky musí vyhovovat zavedeným evropským normám – ČSN EN 1363-1 s klasifikací podle ČSN EN 13501-2.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Zřizuje se pouze technologická místnost na nástupišti bez stálé obsluhy.

Neuplatní se.

2.10 HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Zřizuje se pouze technologická místnost na nástupišti bez stálé obsluhy.

Neuplatní se.

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

2.11.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Výskyt radonu nebyl ověřován, není navrhován objekt se stálou přítomností obsluhy.

2.11.2 Ochrana před bludnými proudy

Na železobetonových konstrukcích přístupu na nástupiště budou provedena opatření proti bludným proudům intenzity stupně 4.

Trakční vedení a další elektrická zařízení jsou ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ navržena s opatřeními k minimalizaci vzniku bludných proudů v okolí stavby.

2.11.3 Ochrana před technickou seizmicitou

Jednotlivé prvky stavby jsou navrženy na účinky běžné seizmicity především z železniční a silniční dopravy.

Jiné zdroje technické seizmicity v okolí stavby nejsou známy a stavba na ně nebyla navržena.

2.11.4 Ochrana před hlukem

Stavba není chráněna proti vnějšímu hluku, současně platná legislativa ochranu tohoto typu staveb proti hluku nepožaduje.

2.11.5 Protipovodňová opatření

Stavba leží mimo vyhlášená záplavová území.

Stavba neprochází rizikovým územím při přívalových srážkách (www.povis.cz).

Speciální protipovodňová opatření nejsou navrhována ani požadována.

2.11.6 Vliv poddolování

Stavba leží mimo evidovaná a známá poddolovaná území.

2.11.7 Výskyt metanu

Zdroj metanu v okolí stavby není znám.

Stavba není chráněna před výskytem metanu.

2.11.8 Ochrana před explozí

Stavba se nachází v 5. bezpečnostním pásmu firmy Explosia a.s.

V 5. bezpečnostním pásmu je uveden stupeň poškození jako „náhodné poškození zasklených oken“ dle vyhlášek č. 99/1995 Sb. a č. 102/1994 Sb.

Obvodní báňský úřad proto doporučuje v objektech s vysokou koncentrací osob zajistit opatření proti rozletu skleněných střepů ze zasklených ploch.

2.11.9 Kategorizace objektů a prostor z hlediska fyzické ochrany

Technologická místnost spadá do kategorie V (zastávka) dle tabulky 1 předpisu SŽ „Kategorizace objektů a prostor z hlediska fyzické ochrany“ (04/2020).

Pro kategorii V se dle čl. 1 odst. 2 předpisu SŽ „Bezpečnostní projekt projekční, projektové dokumentace a projektová dokumentace pro provádění stavby“ nemusí zpracovávat bezpečnostní projekt projekční.

3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

3.1 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

3.1.1 Napojovací místa technické infrastruktury

Napojení během stavby

Zásobování staveniště vodou je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací řádně projednán s majitelem a správcem vodovodního řádu, případně jiného vodního zdroje. Je možné používat mobilní zdroje vody.

Zásobování staveniště elektrickou energií je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů.

Napojení při provozu

Železniční stavba používá drážní sdělovací sítě, napájení z drážního rozvodu 22 kV a 6 kV 50 Hz.

Napojení stavby na veřejnou technickou infrastrukturu zůstává stávající a doplňuje se o:

- zaústění odvodnění části zastávky do veřejné kanalizace.

Odvodnění během stavby

Likvidace odpadních vod ze staveniště je součástí přípravy dodavatele stavby.

Odtok do stávajících odvodňovacích zařízení je možný pouze za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách.

Odvodnění po stavbě

Systém odvodnění železniční tratě po stavbě zůstane stávající. Srážkové vody se budou částečně vsakovat, částečně budou odvedeny do stávající kanalizace.

3.1.2 Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Odběr elektrické energie bude lokální distribuční soustavy železnice.

3.2 PŘIPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

3.2.1 Popis dopravního řešení

Ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ byly vytvořeny předpoklady pro budoucí realizaci zastávky Pardubice centrum. Do ŽST Pardubice hl. n. byly zapojeny koleje č. 10a a 12a. Byly zřízeny zárodky přístupů na zastávku Pardubice centrum z podchodu Sladkovského / Rokycanova a z podjezdu Palachova / 17. listopadu.

Ve stavbě „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ bude vybudováno nástupiště a přístupy na nástupiště.

3.2.2 Popis bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Stavba jako dráha celostátní ve smyslu § 3a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je v subsystému Infrastruktura navržena v souladu s Nařízením komise EU č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI PRM).

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Bezbariérový přístup na zastávku Pardubice centrum je šikmými chodníky z podchodu Sladkovského / Rokycanova a z podjezdu Palachova / 17. listopadu.

Na zastávce budou osazeny hlasové majáčky pro orientaci osob slabozrakých a nevidomých.

Na novém nástupišti budou osazeny hmatné prvky pro pohyb osob slabozrakých a nevidomých.

3.2.3 Napojení na stávající dopravní infrastrukturu

Železniční infrastruktura

Zájmové úseky železniční tratě jsou součástí celostátní železniční sítě.

Trať Česká Třebová – Praha je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 010 a v nákresném jízdním řádu číslem 501A. ŽST Pardubice hl. n. leží na trase I. a III. železničního tranzitního koridoru ČR, a zároveň se jedná o trať TEN-T – „hlavní síť“ (core network) jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu a také o trať TERFN (transevropská železniční síť nákladní dopravy). Dle Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 leží ŽST Pardubice hl. n. na koridoru č. 7 (Praha – Vídeň/Bratislava – Budapešť – Konstanta/Atény) a na koridoru č. 9 (Praha – Horní Lideč – Žilina – Čierna nad Tisou).

Současně je trať 501 také zařazena do sítě tratí podle dohod AGC a AGTC s označením C-E-40 a C-E-61. Konkrétně se jedná o trasu E-40 (AGC) a C-E-40 (AGTC): Le Havre – Paris – Forbach – Frankfurt (M) – Schirnding – Cheb – Plzeň – Praha – Olomouc – Hranice na M. – Ostrava / Púchov – Žilina – Košice – Čierna n/T – Lvov; a trasu E-61 (AGC) a C-E-61 (AGTC): Stockholm – Sassnitz – Berlin – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Komárom – Budapešť.

Trať Pardubice – Hradec Králové je označena v jízdním řádu pro cestující číslem 031 a v nákresném jízdním řádu číslem 505C. V Pardubicích se železniční trať napojuje na I. tranzitní železniční koridor. V Hradci Králové se kříží železniční tratě ve směrech Pardubice – Liberec a Velký Osek – Choceň a vychází železniční trať na Ostroměř.

Silniční infrastruktura

Napojení stavby na silniční infrastrukturu je při realizaci stavby ze silnice I/36 (ulice Hlaváčova). Po stavbě bude železniční zastávka oddělena od silnice protihlukovou stěnou.

Železniční zastávka Pardubice centrum bude napojena bezbariérově šikmými chodníky na komunikace pro pěší v ulicích Sladkovského / Rokycanova a Jana Palacha / 17. listopadu.

3.2.4 Doprava v klidu

Plochy pro parkování v okolí zastávky Pardubice centrum zůstávají stávající. Nové veřejné plochy pro dopravu v klidu nejsou navrhovány.

3.2.5 Pěší a cyklistické stezky

Stávající oficiální pěší trasy a cyklistické stezky zůstanou zachovány.

Podchod Sladkovského/Rokycanova zůstane zachován, bude zřízen bezbariérový přístup šikmým chodníkem na zastávku Pardubice centrum.

Chodník v silniční podjezdu Palachova/17. listopadu zůstane zachován, bude zřízen bezbariérový přístup šikmým chodníkem na zastávku Pardubice centrum.

4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Dopravní technologie byla řešena v rámci Aktualizace studie proveditelnosti Uzel Pardubice. Oproti současnému stavu dochází k prodloužení jízdy vybraných segmentů vlaků osobní dopravy do nově vybudované zastávky Pardubice centrum. Na základě požadavku objednavatele regionální dopravy se jedná se o vlaky kategorie Os ze směru Hradec Králové hl. n. a Sp ze směru Hlinsko v Čechách. Trasy vlaků zajišťujících do zastávky Pardubice centrum jsou konstruovány s ohledem na možné využití dvou nástupních hran v této zastávce, a to bez nutnosti odstupu náležitostí mezi výkony.

V rámci zastávky je uvažováno s obratem mezi výkony vlaků Os od Hradce Králové (jednotka ř. 440, délka obratu 56 min) a Sp od Hlinska v Čechách (jednotka ř. 844, délka obratu 47 min). Dlouhodobé odstavování jednotek v rámci období 22 – 6 hod se nepředpokládá.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

5.1 TERÉNNÍ ÚPRAVY

Rekultivují se plochy dočasných záborů ZPF nad 1 rok a plochy opouštěných komunikací.

Ve stavbě nenastává, žádné plochy nejsou navrženy k rekultivaci.

5.2 POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY

Kácení stromů, smýcení dřevin a náhradní výsadby v dotčeném území byly realizovány ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Ve stavbě „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ proto nejsou navrhovány.

5.3 BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ

Biotechnická ani protierozní opatření nejsou navrhována.

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Z hlediska polohy železniční stanice a železniční tratě záměr přibližně zachovává stávající stav.

Vliv na životní prostředí během výstavby zůstává shodný se stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, ve které již bylo se zastávkou Pardubice centrum uvažováno.

6.1 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

6.1.1 Ovzduší

Fáze výstavby

Během výstavby lze předpokládat, že prakticky jediným zdrojem znečištění ovzduší v době realizace stavby v nejbližším okolí bude vlastní stavební doprava. Stavební hmoty a materiály budou převáženy železniční a silniční dopravou. Ke zvýšení koncentrací plyných látek dojde pouze lokálně, a to především z výfukových plynů těžké mechanizace použité po dobu výstavby, lokálně dojde ke zvýšení prašnosti v důsledku zemních prací. Částečně lze prašnost po dobu výstavby eliminovat kropením.

V rámci stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ byla na ploše ZS1 umístěna recyklační základna. Jedná se o zpevněnou plochu nákladíště. Příjezd od silnice II/322 ulicemi Pražská a K vápence. Na této ploše bylo v letech 2019-2020 zrecyklováno celkem - 44 316 t vytěženého šterku ze železničního svršku a to včetně materiálu ze stavby „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“. Samotná výstavba železniční zastávky si nevyžádá umístění žádného dalšího vyjmenovaného zdroje ve smyslu zák. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu.

Zatížení ovzduší cizorodými látkami bude minimalizováno těmito kroky:

- koordinací stavebních prací,
- koordinací přesunů stavební techniky,
- optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut,
- snižováním prašnosti kropením,
- udržováním techniky v čistotě, a hlavně v dobrém technickém stavu.

Dopravní trasy ve směru od zdrojů materiálu na stavbu a ve směru od stavby k úložištím zemin a odpadů jsou uvedeny v části *N.1.6.6 Zásady organizace výstavby*.

Fáze provozu

Po dokončení stavby nedojde vzhledem k charakteru stavby elektrifikovaná železniční trať – ke zvýšení zatížení ovzduší cizorodými látkami z železniční dopravy.

6.1.2 Hluk

Hluk při stavbě

Dodavatel stavby je povinen dodržet po dobu realizace stavby limity pro hluk ze stavební činnosti dle hygienických limitů dle aktuálně platné legislativy.

Dopravní zatížení komunikací navržených pro dopravu materiálů stavby je již v současném stavu vysoké a ovlivnění stavbou bude minimální.

Pro omezení hlučnosti při provádění stavby doporučujeme následující opatření:

- Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět v době od 7 do 19 hodin).
- Případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností
- Kombinovat hlučnou náročnou práci s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
- Dle možností umístit stroje co nejdále od obytné zástavby
- Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).
- Staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny.
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.

Hluk při provozu

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem (viz dále).

Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů (NV č. 217/2016 ze dne 15. června 2016). Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Chráněným venkovním prostorem se dle § 30 zákona č. 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť.

Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.

Zastávka Pardubice centrum se nachází v úseku železniční trati, který byl z hlediska hluku řešen v hlukové studii v rámci projektu stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Zřízením zastávky nedojde v předmětném úseku železniční tratě k výrazným změnám hlukových poměrů oproti uvažovanému stavu po realizaci stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“. Případný hluk z brzdění a rozjezdů vlaků od zastávky bude vzhledem k celkovému provozu marginální, a to i s ohledem na charakter zastavujících vlaků, které jsou pro výhledový stav uvažovány jako el. jednotky nebo soupravy s el. lokomotivou, v obou případech s kotoučovými brzdami. V řešeném úseku jsou také navrženy protihlukové stěny o výšce 4 m.

6.1.3 Voda

Fáze výstavby

Bude zajištěn odvod povrchových vod z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů.

Voda čerpaná z výkopů a rýh při probíhající betonáži, kde hrozí riziko rozplavení betonové směsi, nebude vypouštěna do vodních toků, ale zasakována pomocí zasakovací jímky

V případě havarijního úniku závadných látek do povrchových nebo podzemních vod budou neprodleně provedena bezprostřední opatření a při odstraňování příčin a následků havárie se bude postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie v době výstavby. Každá taková skutečnost bude oznámena příslušným institucím dle tohoto plánu.

Fáze provozu

Srážkové vody se budou částečně vsakovat a částečně budou odvedeny do kanalizace.

6.1.4 Odpady

Problematika odpadového hospodářství při stavbě je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace *N.1.2.1.5 Odpadové hospodářství*. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou, jedná se o zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, a s ním souvisejících vyhlášek č. 8/2021 Sb., Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), č. 273/2021 Sb., Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady.

Pro období, než budou vydány další nové vyhlášky, platí dle metodického pokynu MŽP č.j.: MZP/2020/720/5379 ze dne 23.12. 2020 následující: Pokud budou povinné subjekty postupovat tam, kde zákon č. 541/2020 Sb. odkazuje na prováděcí právní předpis, v souladu s dosavadními prováděcími předpisy, má se za to, že postupují v souladu s požadavky nového zákona. To navíc platí v řadě případů nejen pro dobu, než budou vydány nové vyhlášky, ale s ohledem na v návrzích vyhlášek obsažená přechodná ustanovení, i pro značnou dobu po jejich vydání.

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých stavebních částí. Odpady jsou zařazeny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů. Součástí dokumentace "Odpadové hospodářství" je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu. Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

6.1.5 Půda

Stavbou nebudou dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu.

Stavbou nebudou dotčeny pozemky lesního fondu.

6.2 VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU

6.2.1 Ochrana dřevin

Ve stavbě není navrhováno kácení zeleně.

Ostatní dřeviny v blízkosti stavby budou chráněny před poškozením stavební činností dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

6.2.2 Ochrana památných stromů

V rozsahu stavby se dle dostupných podkladů nevyskytují památné stromy.

6.2.3 Ochrana rostlin a živočichů

Byl proveden celoroční botanický a zoologický průzkum, který stanovil výskyt zvláště chráněných druhů v zájmovém území. V kolejišti byl zjištěn jeden zvláště chráněný rostlinný druh – lomikámen trojprstý. Byly zjištěny tři ohrožené živočišné druhy – ještěrka obecná, kavka obecná a čmelák. Bude požádáno o udělení výjimek z ochranných podmínek chráněných druhů rostlin a živočichů. Vliv na faunu a flóru je celkově hodnocen jako přijatelný.

Povolení výjimek bylo vypořádáno ve stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Lokality s výskytem chráněných druhů rostlin a živočichů jsou mimo stavbu zastávky Pardubice centrum.

6.2.4 Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

6.2.4.1 Územní systém ekologické stability

Stavba nepřichází do kontaktu s prvky ÚSES, dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Stavba nekříží nadregionální biokoridor ÚSES a nezasahuje do nadregionálních biocenter, ve vzdálenosti cca 1 km se nachází nadregionální biokoridor toku Labe.

Navrhovaná stavba neprochází žádným prvkem ÚSES, nejbližším prvkem ÚSES je biokoridor regionálního významu podél toku Chrudimka nacházející se cca 0,7 km od stavby.

6.2.4.2 Významné krajinné prvky

Pojem VKP je definován § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy.

Stavba se nenachází v bezprostřední blízkosti VKP registrovaného dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Stavba neprochází přes VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. Nejbližší registrované VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. je Městské arboretum Dukla v Pardubicích, předmětem ochrany jsou parkové výsadby s více než 70 druhy a kultivary dřevin. Hnízdiště slavíka obecného. V bylinném podrostu vikev hrachorovitá. Je vzdálené od stavby cca 1,1 km.

VKP podle § 3 zákona č. 114/1992 Sb.: Stavbou neprochází žádné vodoteče, nejbližší je tok Chrudimky nacházející se cca 0,7 km od záměru, a tok Labe nacházející se cca 1,0 km od záměru stavby.

6.2.4.3 Krajinný ráz

Vzhledem ke skutečnosti, že k plánovaným stavebním úpravám rozsahu dojde přímo na stávající trati a v rámci stavby nebudou budovány žádné stavební objekty, které by svým charakterem nebo měřítkem negativně působily v okolní krajině, stavbou se nezmění stávající krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

6.3 VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

V dotčeném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší záměru, ve vzdálenosti 0,7 km od stavby se nachází evropsky významná lokalita Chrudimka a ve vzdálenosti 1,0 km od stavby se nachází evropsky významná lokalita Pardubický zámek.

Podle stanoviska Krajského úřadu Pardubického kraje (č.j. 60593/2016/OŽPZ/Sv ze dne 5.9.2016) nemůže mít předložený záměr (Modernizace železničního uzlu Pardubice) významný vliv na vymezené ptačí oblasti ani evropsky významné lokality.

6.4 ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Závazné stanovisko nebylo vydáno.

Krajský úřad Pardubického kraje ukončil Zjišťovací řízení dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, rozhodnutím se závěrem, že záměr nebude posuzován dle zákona (č.j. KrÚ 27490/2017/OŽPZ/VO ze dne 20.4.2017).

Podmínky nebyly stanoveny.

6.5 ZÁKLADNÍ PARAMETRY ZPŮSOBU NAPLNĚNÍ ZÁVĚRŮ O NEJLEPŠÍCH DOSTUPNÝCH TECHNIKÁCH INTEGROVANÉ PREVENCE

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

6.6 NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA

Ochranné pásmo dráhy v šířce 60 m od osy přilehlé koleje nebo 30 m od obvodu dráhy se vůči stavbě „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ nemění.

Nedrážní ochranná a bezpečnostní pásma se stavbou nemění a zůstanou v platnosti i po stavbě.

6.7 ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Nejsou. Neuplatní se.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba není určena k ochraně obyvatelstva před vnějšími vlivy.

V případě nutnosti je možné stavbu využít k přesunu techniky nutné k ochraně obyvatelstva.

7.1 POŽADAVKY CIVILNÍ OCHRANY NA VYUŽITÍ STAVBY K OCHRANĚ OBYVATELSTVA

Nejsou.

7.2 ZÁSAH STAVBY DO ZÓN HAVARIJNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Stavba se nachází v 5. bezpečnostním pásmu závodu Explosia a.s. v Semtině. Bezpečnostní pásmo 5 zahrnuje území vně bezpečnostního pásma 4.

7.3 ZÁSAH STAVBY DO INUNDAČNÍCH ÚZEMÍ

Stavba leží mimo vyhlášená záplavová území.

Stavba leží nejblíže k vyhlášenému záplavovému území řeky Chrudimky v žkm 303,763.

7.4 JINÝ VLIV STAVBY NA PRVKY CIVILNÍ OCHRANY

Není.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Podrobně viz příloha N.1.6.6 *Zásady organizace výstavby*.

8.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

8.1.1 Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Železniční stavba používá drážní sdělovací síť, napájení z drážního rozvodu 22 kV a 6 kV 50 Hz.

Technologická voda pro realizaci stavby bude zajištěna mobilními zdroji.

8.1.2 Odvodnění staveniště

Likvidace odpadních vod ze staveniště je součástí přípravy dodavatele stavby.

Odtok do stávajících odvodňovacích zařízení je možný pouze za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách.

8.1.3 Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu a zajištění přístupu na stavební pozemky je plně věcí zhotovitele stavby. V projektu byl proveden návrh, který vytvořil předpoklady pro zřízení přístupu na stavební pozemky vymezením prostoru a určením rozsahu nutných záborů a jejich projednáním s majiteli dotčených pozemků. Konkrétní technické řešení a vybavení je věcí zhotovitele stavby.

V období stavby se při vyloučeném provozu bude organizovat přesun materiálu a hmot podle možností po kolejích. Alternativní druh dopravy: silniční.

Stavba se nachází v regionu, jehož silniční síť je poměrně hustá. v bezprostředním okolí stavby probíhá silnice I/36, ulice Hlaváčova, ze které odbočuje cesta ke stavbě.

Navržený přístup na staveniště:

staveniště zastávky Pardubice centrum: silnice I/36 (Hlaváčova) – vjezd po stávající cestě cca naproti ulici Bratřanců Veverkových.

8.1.4 Napojení staveniště na stávající technickou infrastrukturu

Voda

Zásobování staveniště vodou je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací řádně projednán s majitelem a správcem vodovodního řadu, případně jiného vodního zdroje. Je možné používat mobilní zdroje vody.

Kanalizace

Likvidace odpadních vod ze staveniště je součástí přípravy dodavatele stavby.

Odtok do stávajících odvodňovacích zařízení je možný pouze za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách po projednání se správcem kanalizace.

Trasy kanalizací v bezprostřední blízkosti staveniště jsou zakresleny v situaci stávajících sítí technické infrastruktury v příloze N.1.4.1.4 *Zákres křížení a souběhu sítí s železnicí do mapy*.

Elektrická energie

Zásobování staveniště elektrickou energií je součástí přípravy dodavatele stavby. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů.

Trasy energetických kabelů a zařízení v bezprostřední blízkosti staveniště jsou zakresleny v situaci stávajících sítí technické infrastruktury v příloze *N.1.4.1.4 Zákres křížení a souběhu sítí s železnicí do mapy*.

Elektronické komunikace

Vzhledem k charakteru stavby budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS může být zavedeno datové spojení na základě projednání s poskytovatelem. Trasy sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště jsou zakresleny v situaci stávajících sítí technické infrastruktury v příloze *N.1.4.1.4 Zákres křížení a souběhu sítí s železnicí do mapy*.

8.1.5 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Vliv provádění na okolní pozemky a stavby byl v návrhu minimalizován.

Při realizaci přístupů na zastávku Pardubice centrum bude dočasně na nezbytně nutnou dobu omezován provoz v podchodu Sladkovského / Rokycanova a na chodníku v podjezdu Palachova / 17. listopadu.

8.1.6 Ochrana okolí staveniště

8.1.6.1 Ochrana okolí staveniště

Pracovní místa budou řádně vyznačena a dle možností ohrazena.

Pracovní místa budou označena podle platné legislativy pro BOZP.

Budou vyznačeny uzavírky provozu a obchozí trasy.

Budou prováděna nezbytná opatření ke snížení prašnosti.

Bude prováděno čištění stavební mechanizace k zamezení znečištění okolních komunikací.

Při činnostech v místech, kudy vedou cizí inženýrské sítě (křížení, souběh), zhotovitel osloví jejich správce a veškeré práce, které by tyto sítě mohly ovlivnit, si od nich nechá předem odsouhlasit.

Technologii výstavby bude volena s ohledem na stáří a konstrukci okolních nemovitostí v těsné blízkosti navrhované stavby. Jedná se většinou o stavby bez betonových základů a věnců z počátku 20. století, což vyvolává nutnost zcela vyloučit použití vibračních technologií (v podloží jsou tekuté písky, vibrace se intenzivně přenáší).

Srážkové vody z ploch staveniště a ze stavebních dvorů, zejména pak odpadní vody z čištění strojních zařízení, mohou být odváděny do dešťové kanalizace města po náležitém předčištění, nebudou odváděny do splaškové kanalizace města.

Odpady budou likvidovány v souladu s platnou legislativou.

Budou přijata opatření k minimalizaci hlukové zátěže okolí stavební činností.

8.1.6.2 Požadavky na související asanace

Požadavky na asanace nejsou.

8.1.6.3 Demolice

Požadavky na demolice nejsou.

8.1.6.4 Kácení dřevin

Požadavky na kácení dřevin nejsou.

8.1.7 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Celková plocha staveniště (v obvodu stavby):	5 857 m ²
Trvalý zábor (výkup pozemku) celkem:	3 348 m ²
Dočasný zábor (nájem pozemku) nad 1 rok celkem:	0 m ²
Dočasný zábor (nájem pozemku) do 1 roku celkem:	2 509 m ²
z toho pozemky investora SŽ:	1 308 m ²

8.1.8 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Podchod Sladkovského/Rokycanova zůstane zachován, bude budován bezbariérový přístup na zastávku Pardubice centrum šikmým chodníkem. Během stavby bude v podchodu omezován provoz pěších na nezbytně nutnou dobu. Pokud by bylo nutné podchod uzavřít, bude bezbariérový pohyb přeměrován do podjezdu S. K. Neumanna a do podjezdu Palachova.

Silniční podjezd Palachova / 17. listopadu zůstane zachován, komunikace pro pěší zůstane zachována na úrovni stávajícího stavu. Z východního chodníku v podjezdu bude budován bezbariérový přístup na zastávku Pardubice centrum šikmým chodníkem. Během stavby bude na východním chodníku v podjezdu omezován provoz pěších na nezbytně nutnou dobu. Pokud by bylo nutné chodník uzavřít, bude bezbariérový pohyb přeměrován na západní chodník v podjezdu Palachova / 17. listopadu.

8.1.9 Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě a jejich likvidace

Problematika odpadového hospodářství při stavbě je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace *N.1.2.1.5 Odpadové hospodářství*. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou, jedná se o zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, a s ním souvisejících vyhlášek č. 8/2021 Sb., Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), č. 273/2021 Sb., Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady.

Pro období, než budou vydány další nové vyhlášky, platí dle metodického pokynu MŽP č.j.: MZP/2020/720/5379 ze dne 23.12. 2020 následující: Pokud budou povinné subjekty postupovat tam, kde zákon č. 541/2020 Sb. odkazuje na prováděcí právní předpis, v souladu s dosavadními prováděcími předpisy, má se za to, že postupují v souladu s požadavky nového zákona. To navíc platí v řadě případů nejen pro dobu, než budou vydány nové vyhlášky, ale s ohledem na v návrzích vyhlášek obsažená přechodná ustanovení, i pro značnou dobu po jejich vydání.

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých stavebních částí. Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů. Součástí dokumentace "Odpadové hospodářství" je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu. Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

Čerpaná podzemní voda ze stavebních jam v kontaminované oblasti musí být jímána a vyčištěna před vypuštěním do vodoteče nebo vsakovací jímky.

8.1.10 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Nebylo stanoveno.

8.1.11 Ochrana životního prostředí při výstavbě

Negativní vlivy stavby se projevují zejména v činnostech:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace,

- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů,
- omezení veřejnosti výlukami v železniční a silniční dopravě,
- nakládání s PHM.

Zhotovitel stavby je povinen dodržovat základní předpisy k omezení nežádoucích vlivů stavby na okolí stavby.

8.1.12 Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

K všeobecným povinnostem zhotovitele díla ve vztahu k zajištění bezpečnosti při stavební činnosti patří i úkol zabránit následkům rizik, vyplývajících z drážního provozu, pracuje-li se na provozovaných kolejích, nebo v jejich blízkosti a z prací na elektrifikovaných tratích.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých pracovníků s právními předpisy, technickými normami a předpisy, které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných pracovníků.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce. (odst. 1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce)

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen **soustavně** vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen **pravidelně** kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

Technologický postup prací, který s ohledem na realizaci prací převážně na pozemku SŽDC, musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů, popř. otevřeného ohně, obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací odstraňovacích prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic“.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro oblast stavebnictví:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce (v platném znění)
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně právní vztahy (v platném znění)
- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce (v platném znění)
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (v platném znění)

- zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů (v platném znění)
- zákon č. 174/1968 Sb., o státním odborném dozoru nad bezpečností práce (v úplném platném znění)
- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně (v platném znění)
- vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice (v platném znění)
- vyhláška č. 85/1978 Sb., kontrolách, revizích a zkouškách plynových zařízení (v platném znění)
- vyhláška č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- vyhláška č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- vyhláška č. 394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací
- vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- nařízení vlády č. 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- nařízení vlády č. 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu

Další požadavky související se stavební činností na železniční dopravní cestě:

- SŽDC Bp 1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci: předpis stanovuje základní podmínky a předpoklady k zajištění BOZP. Předpis je závazný pro všechny zaměstnance SŽ a pro ostatní

právnícké a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s SŽ vykonávají pro SŽ práce nebo jinou činnost a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.

- SŽ E10 – Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení: Fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba (není zaměstnancem SŽ), která se podílí na provozu, obsluze nebo údržbě TV, musí být k dodržování ustanovení předpisu SŽDC E10 zavázána smluvně.
- TNŽ 34 3109 – Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽ Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽ Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽ 14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

8.1.13 Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Podchod Sladkovského/Rokycanova zůstane zachován, bude budován bezbariérový přístup na zastávku Pardubice centrum šikmým chodníkem. Během stavby bude v podchodu omezován provoz pěších na nezbytně nutnou dobu. Pokud by bylo nutné podchod uzavřít, bude bezbariérový pohyb přesměrován do podjezdu S. K. Neumanna a do podjezdu Palachova.

Silniční podjezd Palachova / 17. listopadu zůstane zachován, komunikace pro pěší zůstanou zachovány na úrovni stávajícího stavu. Z východního chodníku v podjezdu bude budován bezbariérový přístup na zastávku Pardubice centrum šikmým chodníkem. Během stavby bude na východním chodníku v podjezdu omezován provoz pěších na nezbytně nutnou dobu. Pokud by bylo nutné chodník uzavřít, bude bezbariérový pohyb přesměrován na západní chodník v podjezdu Palachova / 17. listopadu.

8.1.14 Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby

Realizace stavby „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ nevyžaduje dopravní opatření nad rámec stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Přístup na staveniště je ze silnice I/36 ulice Hlaváčovy po stávající účelové komunikaci přes pozemky p.č. 3930/1 a 2643/1 k.ú. Pardubice, shodně se stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Ve stavbě zastávky nejsou navrhována dopravně inženýrská opatření.

8.1.15 Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

8.1.15.1 Provádění stavby za provozu

Stavba v železniční stanici Pardubice hl. n. bude prováděna s výlukou kolejí č. 10a a 12a při zachování provozu na ostatních kolejích v rozsahu dle ZOV pro stavbu „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

8.1.15.2 Opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě

Železniční uzel Pardubice se v lokalitě s pyrotechnickým rizikem nevybuchlé munice z roku 1944. Dle závěru pyrotechnického průzkumu pro stavbu „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ leží lokalita zastávky Pardubice centrum již mimo rizikové území.

Stavba leží za okrajem záplavového území řek Labe a Chrudimka, opatření nejsou navrhována.

Jiné negativní účinky vnějšího prostředí na stavbu nebyly v době zpracování projektové dokumentace známy.

8.1.16 Postup výstavby

8.1.16.1 Postup výstavby

Předpokládané termíny jednotlivých stavebních postupů a výluk:

Zahájení stavby:

nejpozději: 02.06. 2023

postup/ etapa	termín postupu/ etapy	vyloučeno	termín výluky
4/4a	06.11.2022 – 16.12.2022	-	-
zimní pauza	17.12.2022 – 01.02.2023	-	-
4/4d	01.02.2023 – 01.06.2023	-	-
4/4e	02.06.2023 – 16.06.2023	-	-
4/4f	17.06.2023 – 01.07.2023	-	-
5/5a	02.07.2023 – 22.07.2023	-	-
5/5b	23.07.2023 – 25.10.2023	-	-
6/6a	12.10.2023 – 25.10.2023	-	-
6/6b	26.10.2023 – 19.11.2023	-	-

Termín realizace vychází z aktuálního předpokladu postupu výstavby stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Uvedené údaje uvažují s minimální délkou provádění stavby. Zahájení lze uspišit za předpokladu dřívějšího získání stavebního povolení a snesení dočasné koleje přesmyku v trase budoucí koleje 12a. Prvním možným termínem při splnění výše uvedených podmínek je 11/2022. Termín konce stavby musí být dodržen. Dřívější zprovoznění zastávky Pardubice centrum není možné vzhledem k postupu realizace staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Pardubice hl. n.

8.1.16.2 Rozhodující dílčí termíny

Stavební etapy na sebe navazují, pro započetí každé další etapy je nutné ukončení předchozí etapy, proto je důležité včasné plnění dílčích termínů.

Rozhodující dílčí termíny jsou:

22.07.2023 (etapa 5a)

- budou dokončeny přístupy na nástupiště z podchodu Sladkovského / Rokycanova a z podjezdu Palachova / 17. listopadu

25.10.2023 (etapa 6a)

- budou dokončeno nástupiště včetně všech souvisejících PS a SO, bude zřízena kolej č. 10a

19.11.2023 (etapa 6b)

- budou zřízena kolej č. 12a a dokončena přilehlá protihluková stěna

16.12.2023 (etapa 6c)

- budou zprovozněna zastávka Pardubice centrum.

8.1.16.3 Postupné uvádění do provozu

Předčasné užívání stavby není navrhováno, ale dle skutečného postupu prací ho nelze vyloučit.

Realizované stavby a zařízení budou uváděny do zkušebního provozu. Přitom musí být zajištěna sjízdnost kolejí (stavební - železniční spodek a svršek + mosty, trakční vedení, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, napájení zabzaf a sdělzaf), plochy a přístupy na ně pro cestující (stavební – nástupiště + podchody a lávky, výtahy, osvětlení, informační a orientační systém). Před uvedením do zkušebního provozu musí na vybraných objektech proběhnout technicko bezpečnostní zkouška.

8.1.17 Požadavky na výluky veřejné dopravy

Požadavky na výluky železniční dopravy nejsou.

Požadavky na výluky silniční dopravy nejsou.

8.1.18 Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Během stavby budou důsledně využívány plochy ve vlastnictví/majetkové správě ČD/SŽDC: koleje, plochy, trafostanice, přípojky vody, kanalizace.

Situování plochy ZS je posouzeno z hlediska možností přístupu a napojení na inženýrské sítě. Plocha je navržena podle využití pro charakter stavební činnosti, podle předpokládaných potřeb dodavatelů a konfigurace terénu.

Pro řešenou stavbu jsou k dispozici následující plochy:

č.	km cca	situování vůči trati	vlastnické právo
ZS 2	304,8	vpravo	ČD a. s.

Popis a určení ploch hlavních ZS

ZS 2 – plocha o rozloze cca 700 m² v km cca 304,8 trati Česká Třebová – Praha. Předpokládá se využití pro práce v prostoru mostů přes ulici 17. listopadu/Jana Palacha. Jedná se o zpevněnou plochu bývalého nákladiště a částečně o plochu po objektech, které budou na začátku stavby zdemolovány. Příjezd od silnice I/36 vjezdem přímo na plochu.

Přístupy na staveniště

ZS 2: silnice I/36 – vjezd na nákladiště

Staveniště nástupiště zastávky Pardubice centrum a přilehlých kolejí: silnice I/36 (Hlaváčova) – napojení bývalého objektu na p. p. č. st. 3797/2 k. ú. Pardubice (přes pozemky p. č. 3930/1 a 2643/1 téhož k. ú.).

8.2 VÝKRESY

Výkresy jsou doloženy v části *N.1.6.6 Zásady organizace výstavby*.

8.3 HARMONOGRAM VÝSTAVBY

Harmonogram výstavby je doložen v části *N.1.6.6 Zásady organizace výstavby*.

Zahájení stavby se předpokládá v **06/2022**.

Realizace stavební části stavby se předpokládá od **06/2022** do **11/2023**.

Termín realizace vychází z aktuálního předpokladu postupu výstavby stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Uvedený údaj uvažuje s minimální délkou provádění stavby. Zahájení lze usklopšit za předpokladu dřívějšího získání stavebního povolení a snesení dočasné koleje přesmyku v trase budoucí koleje 12a. Prvním možným termínem při splnění výše uvedených podmínek je 11/2022. Termín konce stavby musí být dodržen. Dřívější zprovoznění zastávky Pardubice centrum není možné vzhledem k postupu realizace staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Pardubice hl. n.

Stavba „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ bude realizována ve stavebních postupech a etapách stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Zahájení se navrhuje ve stavebním postupu 4, v etapě 4e, v 06/2023.

Ukončení se navrhuje ve stavebním postupu 6, v etapě 6b, v 11/2023.

Poznámka: Pokud by došlo k zahájení realizace v nejdřívějším možném termínu v 11/2021, bylo by to ve stavebním postupu 4, v etapě 4a, v 11/2022.

8.4 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ

Schémata stavebních postupů jsou doložena v části *N.1.6.6 Zásady organizace výstavby*.

8.5 BILANCE ZEMNÍCH HMOT

Nebylo stanoveno.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Ve stavbě je řešeno nakládání se srážkovými vodami z nástupiště, z přístřešků pro cestující na nástupišti, ze zastřešení přístupů na zastávku Pardubice centrum:

SO 07-36-01 Zastávka Pardubice centrum, odvodnění přístřešků.

10 SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY

Železniční stavba „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ je propojena s železniční stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, která se v současnosti (2019 – 2024) realizuje. Ve stavbě Uzlu Pardubice již bylo s budoucí zastávkou Pardubice centrum uvažováno a pro zastávku byla navržena příprava. Obvod stavby zastávky Pardubice centrum leží uvnitř obvodu stavby Uzlu Pardubice. Pro stavbu „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ byly použito maximum podkladů a průzkumů získaných, provedených a zpracovaných pro stavbu „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, a nejsou znovu dokladovány. Taktéž některé stavební objekty pro zastávku Pardubice centrum jsou navrženy a budou realizovány úpravou řešení stavebních objektů v Uzlu Pardubice. Realizace stavby „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ je navržena v těsné koordinaci se stavbou „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ v rámci ZOV a stavebních postupů stavby Uzlu Pardubice.

Realizaci stavby „Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum“ musí zhotovitel těsně koordinovat s realizací stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, a to jak časově, tak prostorově. Zahájení stavby je navrženo na 06/2023 (nejdříve však v 11/2022). Zhotovitel stavby musí včas a bezodkladně řešit všechny případné odchylky od harmonogramu, neboť dojde-li k jakémukoliv narušení takto provázaného harmonogramu, dojde k vážným dopadům do železniční dopravy.

Na staveništi je pouze jeden přístup, a to ze silnice I/36 ulice Hlaváčovy. Zhotovitel musí při návrhu postupu výstavby respektovat toto omezení.

Použití výškových mechanismů (jeřábů, vrtných plošin apod.) v průběhu realizace stavebních prací podléhá vzhledem k blízkosti letiště samostatnému povolení Úřadu pro civilní letectví. Úplnou žádost musí zhotovitel doručit na ÚCL minimálně 30 dní před plánovaným nasazením mechanizace.

11 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY

Navrhujeme plán kontrolních prohlídek stavby:

22.07.2023 (etapa 5a)

- budou dokončeny přístupy na nástupiště z podchodu Sladkovského / Rokycanova a z podjezdu Palachova / 17. listopadu

25.10.2023 (etapa 6a)

- budou dokončeno nástupiště včetně všech souvisejících PS a SO, bude zřízena kolej č. 10a

19.11.2023 (etapa 6b)

- budou zřízena kolej č. 12a a dokončena přilehlá protihluková stěna

16.12.2023 (etapa 6c)

- budou zprovozněna zastávka Pardubice centrum.

Před vykonáním kontrolní prohlídky stavby doporučujeme u investora a zhotovitele ověřit skutečný stav prací.

V Hradci Králové 20.07.2022

Ing. Daniel Filip

SUDOP PRAHA a.s.