




Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	4/2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Mgr. Radek Böhm

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	<b>Signal Projekt s.r.o.</b>			
Adresa:	Víteňská 55, 639 00 Brno			
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz			
Zhotovitel objektu:	<b>Signal Projekt s.r.o.</b>			
Adresa:	Víteňská 55, 639 00 Brno			
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Mgr. Radek Böhm	Ing. Milan Lukášek	Mgr. Radek Böhm	Mgr. Radek Böhm	

Název stavby/akce:	<b>ETCS Pardubice (mimo) – Hradec Králové (mimo)</b>			Označení (S-kód): S631800133
				Označení zhotovitele: 19-125-10-513
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: <b>B</b>
Název objektu:				Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:				Číslo přílohy:
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj: Pardubický, Královéhradecký	Katastrální území: viz textová část	TUDU: 1612		
Stupeň dokumentace: DUR	Datum zpracování: 4/2022	Formáty: 31 x A4	Měřítko:	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
5 6 3 1 8 0 0 1 3 3	- D U R X - B	X X X X X	- X X X X X X X X X X X X X	- X X	- X - X X X X	- 0 0 0

# OBSAH

## B.1 Popis území stavby

- a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území,
- b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,
- c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,
- d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,
- f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,
- g) ochrana území podle jiných právních předpisů,
- h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,
- i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,
- j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,
- k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,
- l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,
- m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí,
- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo,
- o) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.

## B.2 Celkový popis stavby

### B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,
- b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,
- c) trvalá nebo dočasná stavba,
- d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby
- e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,
- f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,
- h) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,
- i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,
- j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,
- k) orientační náklady stavby.

### B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

### B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

- a) popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech,
- b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody,
- c) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,
- d) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

### B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

- a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,
- b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

### **B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení**

- a) popis stávajícího stavu,
- b) popis navrženého řešení,
- c) energetické výpočty.

### **B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů**

- a) popis stávajícího stavu,
- b) popis navrženého řešení.

### **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby**

### **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

### **B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

### **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,
- b) ochrana před bludnými proudy,
- c) ochrana před technickou seizmicitou,
- d) ochrana před hlukem,
- e) protipovodňová opatření,
- f) ochrana před ostatními účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

### **B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu**

- a) napojovací místa technické infrastruktury,
- b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

### **B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

*Zpracováno v oddělené samostatné části.*

### **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

### **B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

- a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,
- b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,
- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,
- d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,
- e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,
- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

### **B.7 Ochrana obyvatelstva**

### **B.8 Zásady organizace výstavby**

- a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,
- b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy,
- c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,
- d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,
- e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,
- f) základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,
- g) návrh optimálního postupu výstavby,
- h) požadavky na postupné uvádění do provozu, požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace stavby.

### **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

## Seznam použitých zkratk

BOZP	- bezpečnost a ochrana zdraví při práci
Bpv	- výškový systém baltský po vyrovnání
BTS	- základnová převodní stanice (Base Transceiver station)
CDP	- centrální dispečerské pracoviště
ČD	- České dráhy, a. s.
ČSN	- česká technická norma
DK	- dopravní kancelář
DOZ	- dálkové ovládání zařízení
EIA	- vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
ETCS	- evropské vlakové zabezpečovací zařízení (European train control system)
ERTMS	- evropský železniční řídicí systém (European rail traffic management systém)
GSM-R	- železniční digitální rádiová síť (Global mobile system – railways)
JOP	- jednotné obslužné pracoviště
MŽP	- Ministerstvo životního prostředí
NN	- nízké napětí
k. ú.	- katastrální území
OR	- oblastní ředitelství
p. č.	- parcelní číslo
PO	- požární ochrana
PS	- provozní soubor
PUPFL	- pozemek určený k plnění funkcí lesa
PZS	- přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RRH	- opakovač signálu příslušné BTS (Remote Radio Head)
SEE	- Správa elektrotechniky a energetiky
S-JTSC	- systém jednotné trigonometrické sítě katastrální
SMT	- Správa mostů a tunelů
SO	- stavební objekt
SSZT	- Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	- staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	- Správa železnic, státní organizace
SŽDC	- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace)
TD	- technologický domek
TK	- traťový kabel
TNŽ	- technická norma železnic
TTP	- tabulky traťových poměrů
t. ú.	- traťový úsek
TÚDC	- Technická ústředna dopravní cesty
TZZ	- traťové zabezpečovací zařízení
VB	- výpravní budova
VCP	- vlaková cesta s prodlouženým závěrem
VKP	- významný krajinný prvek
VN	- vysoké napětí
VVN	- velmi vysoké napětí
ZPF	- zemědělský půdní fond
ŽB	- železobeton
ŽST	- železniční stanice

### B.1 Popis území stavby

#### a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Území stavby je ve stávajícím stavu využito tělesem celostátních železničních dráh. Stavební pozemky jsou určeny stávající polohou a profilem železniční trati a skutečným profilem drážního tělesa (skutečným profilem násypů,

zářezů apod.). Jedná se o celostátní dráhu č. 580 00 Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n. Trať je dle TTP vedena jako Pardubice hl. n. – Jaroměř s označením 505C. Jedná se o dvoukolejnou trať, která je elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěštní předpis (v době realizace stavby bude provoz řízen podle novelizovaného předpisu SŽ D1). Traťová rychlost je 160 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 m. Některé stavby a technologická zařízení budou umístěna také na zaústěných odbočných tratích. Jedná se celostátní dráhu č. 582 00 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem (jednokolejná neelektrizovaná trať s traťovou rychlostí 100 km/h a zábrzdnu vzdáleností 700 m, číslo trati dle TTP 507A) a celostátní dráhu č. 581 00 Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Plačice odbočka (jednokolejná neelektrizovaná trať s traťovou rychlostí 80 km/h a zábrzdnu vzdáleností 700 m, číslo trati dle TTP 505B). Správcem tratí je SŽ, s. o., Oblastní ředitelství Hradec Králové. Stavbou dotčené kolejiště a komunikace jsou napojeny na dosavadní technické vybavení území. Staveniště je dobře přístupné ze železnice a ze stávajících komunikací, která budou využívány pro dopravu stavební techniky a stavebního materiálu. Dostatečná plocha staveniště umožní skladování zařízení stavby a stavebního materiálu v místě stavby a tím se omezí průjezd dopravní techniky obydlenou zástavbou. Řešené území se nachází v nezastavěném i v zastavěném území obcí a měst a je zastavěno dopravní infrastrukturou. Technické řešení respektuje v maximální možné míře stávající pozemek dráhy a nejsou nutné zábory mimodrážních pozemků. Navržené řešení nevyžaduje výkupy cizích staveb. Celá stavba se nachází převážně v Pardubickém kraji, pouze úpravy ve stanici Opatovice nad Labem – Pohřebačka jsou částečně umístěny v kraji Královéhradeckém. Umístění vnitřní technologie systému ETCS v budově CDP Praha je na území Hlavního města Prahy. Jedná se o technologickou stavbu, kdy bude převážně upravována a doplňována vnitřní technologie ve stávajících drážních budovách na trati Pardubice – Hradec Králové (stanice Pardubice, Pardubice-Rosice nad Labem, Stěblová a Opatovice nad Labem – Pohřebačka) a také v budově CDP Praha v Praze. Pouze ve dvou lokalitách se předpokládá umístění nové kabelizace a zařízení v kolejišti s následujícím rozsahem:

**1. Celostátní dráha č. 580 00 Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n.,**

ŽST Opatovice nad Labem - Pohřebačka: km cca 17,3 - posun stávajícího odjezdového návěstidla L5 o 3 m směrem do středu stanice (k. ú. Březhrad, p. č. 705/1).

**2. Celostátní dráha č. 582 00 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem,**

Traťový úsek Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem: km cca 87,24 – výstavba stožáru vysílače BTS o výšce 35 m včetně pokládky kabelizace od stožáru do technologického domku umístěného v blízkosti stožáru vysílače (k. ú. Staré Jesenčany, p. č. 529/14).

Stavba je umístěna na drážním pozemku investora (Správa železnic, státní organizace).

**b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování**

Stavba se nachází na plochách, kde je dle schválených územních plánů přípustné umístění staveb a zařízení dopravy a dopravních zařízení, která zabezpečují provoz dráhy a stavba je tedy v souladu s uvedenými územními plány. Přípravovaná stavba není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Pardubického ani Královéhradeckého kraje. Územně plánovací dokumentace platné pro dané lokality připouští navržené využití pozemků.

Územní plán Staré Jesenčany, nabyt účinnosti 31. 5. 2015.

Tabulka č. 1 : Charakteristika území

obec	Katastrální území	Parcelní číslo	Typ území	Typ plochy
Staré Jesenčany	Staré Jesenčany	529/14	Nezastavěné	Plochy smíšené nezastavěného území NSrpz

Plochy smíšené nezastavěného území – NS

Hlavní využití:

- plochy ZPF a krajinné zeleně zajišťující ve vyváženém poměru mimoprodukční a produkční funkce, trvalou existenci přírodě blízkých nebo pozměněných ekosystémů a zemědělsky obhospodařovaných ploch s vyváženým poměrem přírodních a kulturních prvků včetně prvků umožňující nepobytovou rekreační funkci a funkci ochrannou

z - zemědělská – zemědělské obhospodařování pozemků;

p - přírodní - nutnost posílení krajinnotvorné a přírodní funkce, zvýšený podíl prvků krajinné zeleně;

r – rekreační nepobytová - obohacení prvky umožňující denní rekreaci obyvatel (cesty pro pěší a cyklisty, altán, mobiliář, dětská a přírodní hřiště apod.).

Přípustné využití: stavby a zařízení technické infrastruktury včetně čistírny odpadních vod.

#### Limity území

Územím s architektonickými nálezy kategorie ÚAN, leží v OP radiolokačního prostředku letiště Čáslav a Pardubice. Území vymezené Ministerstvem obrany v souladu s § 175 stavebního zákona. Ochranné pásmo železnice, plocha změny v krajině K1 (Území navržené k doplnění přírodních prvků a krajinné zeleně za účelem posílení krajinného zázemí obce a prvků umožňujících využití území pro denní rekreaci obyvatel obce (cesty pro pěší a cyklisty, mobiliář apod.)), ochranné pásmo letiště – vnější ornitologické pásmo OPL-O1, ochranné pásmo letiště – OP s omezením vzdušných vedení VN a VVN, zóna havarijního plánování pro silniční a železniční síť v Pardubickém kraji, která je determinována přepravou chloru v sudech, propan-butanu a výbušnin na podél železnice (kvůli možnosti hromadné dopravní nehody v železniční dopravě).

Územní plán města Hradec Králové, nabyt účinnosti 1.3.2000.

Tabulka č. 1: Charakteristika území

obec	Katastrální území	Parcelní číslo	Typ území	Typ plochy
Hradec Králové	Březhrad	705/1	Nezastavěné	Plocha pro železniční dopravu - ŽD

Plochy pro železniční tratě a vlečky, železniční stanice, nádraží a ostatní provozy související s železniční dopravou.

Přípustné využití hlavní:

- železniční tratě a kolejiště železničních stanic
- železniční překladiště a nákladové obvody
- stavby pro železniční dopravu – výpravní budovy, žel. zastávky a stavby pro odbavování cestujících apod.
- železniční vlečky

#### Limity území

Územím s architektonickými nálezy kategorie ÚAN, území vymezené Ministerstvem obrany v souladu s § 175 stavebního zákona, ochranné pásmo železnice.

#### c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Výjimky nebyly uplatňovány.

#### d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

#### e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

##### Geomorfologie

Obě oblasti stavby, Staré Jesenčany i Hradec Králové – Březhrad, se nacházejí v provincii Česká vysočina, subprovincii Česká tabule, oblasti Východočeská tabule, celku Východolabská tabule a podcelku Pardubická kotlina.

Z geologického hlediska leží obě oblasti stavby na území regionálně geologické oblasti Českého masívu. Podložní horniny v oblasti Staré Jesenčany jsou zastoupeny písčito-hlinitými až hlinito-písčitými sedimenty. Podložní horniny v oblasti Hradec Králové – Březhrad jsou zastoupeny pískem a šterkem. Svrchní vrstvy v náspech trati jsou tvořeny antropogenní navázkou.

Podle hydrogeologické mapy ČR (portál ČGS) leží stavba v oblasti Staré Jesenčany v základním hydrogeologickém rajonu Chrudimská křída (ID rajónu základní vrstvy 4310) a v oblasti Hradec Králové – Březhrad v základním hydrogeologickém rajonu Labská křída (ID rajónu základní vrstvy 4360).

**f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.**

Pro účely zpracování projektové dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření oblasti stavby. Zaměření polohopisu a výškopisu bylo provedeno v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Bpv. Na základě zaměřených bodů byla vyhotovena digitální účelová mapa. Bližší popis je uveden v části Geodetická dokumentace, která je součástí dokladové části. Bylo provedeno rádiové plánování pro návrh řešení pro zajištění dostatečného pokrytí odbočných železničních tratí signálem GSM-R. Dále byl proveden průzkum inženýrských sítí. Výsledky jsou zaneseny do koordinační situace. Vzhledem k rozsahu výkopových prací v rámci stavby (výkopy ve stanicích a na tratích v místech stávajících nedávno realizovaných tras) nebyl biologický a dendrologický realizován.

**g) ochrana území podle jiných právních předpisů**

Obě oblasti stavby, Staré Jesenčany i Hradec Králové – Březhrad, se nachází na území s archeologickými nálezy v kategorii III (území s možností nálezů). Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění povinen písemně ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby (nejpozději 20 dnů před započítím) Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Praha, v. v. i. a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu na dotčeném území (oznámení je možné oznámit on-line na webových stránkách <http://api.archeologickamapa.cz/oznameni/0/>). Výzkum je prováděn na základě dohody uzavřené mezi investorem stavby a Archeologickým ústavem AV ČR nebo oprávněnou organizací. Úhrada nákladů záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením § 22, odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. Stavba se nedotkne památkové ochrany.

***Velkoplošné a maloplošné zvláště chráněná území***

Stavba se nenachází v zvláště chráněném území ani v ochranném pásmu maloplošného zvláště chráněného území.

***Natura 2000***

Stavba se nenachází na území Evropsky významné lokality ani Ptačí oblasti.

***ÚSES***

Oblast Hradec Králové – Březhrad leží v nadregionálním biokoridor Bohdaneč-Vysoké Chvojno. Regionální a lokální prvky ÚSES nejsou dotčeny.

***VKP***

Stavbou nebudou dotčeny významné krajinné prvky za zákona ani registrované VKP.

***Ochranné pásmo dráhy***

Ochranné pásmo celostátní a regionální dráhy dle zákona o drahách tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny vvislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy (mimo dráhu vedenou po pozemních komunikacích). Celá stavba je umístěna v ochranném pásmu celostátních drah Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n, Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem a Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Plačice odbočka. Realizací stavby nedojde ke změnám těchto ochranných pásem. Současně se jedná o stavbu dráhy podle zákona č. 266/94 Sb. „o drahách“.

***Ochranná pásma inženýrských sítí***

Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma následujících správců či vlastníků inženýrských sítí:

**Tab. 2: Křížení či dotčení sítí technické infrastruktury**

Správce, vlastník	Staré Jesenčany	Hradec Králové – Březhrad
ASTOR-KOMPLEX s.r.o.	N	N
CETIN a.s.	N	N
COPROSYS a.s.		
ČD - Telematika a.s.	N	N
České Radiokomunikace a.s.	N	N

ČEZ Distribuce, a. s.	N	N
ČEZ ICT Services, a. s.	N	N
FIC services s.r.o. v zast. CNL INVEST s.r.o.	N	N
GasNet, s.r.o. v zast. GasNet Služby, s.r.o.	N	N
Vodovody a kanalizace Hradec Králové	x	N
Magnalink, a.s.		
Městská policie Hradec Králové	x	N
Ministerstvo obrany - Sekce ekonomická a majetková - OOÚZ	N	
New Telekom, s.r.o., zast. UNI Promotion s.r.o.	N	N
Obec Staré Jesenčany		x
SPCom s.r.o. v zast. CNL INVEST s.r.o.	N	N
Správa železnic, státní organizace	N	N
Tlapnet s.r.o.	N	N
TECHNICKÉ SLUŽBY HRADEC KRÁLOVÉ	x	
Telco Pro Services,a.s.		
T-Mobile Czech Republic a.s.		
Vodafone Czech Republic a.s.		
Vodovody a kanalizace Pardubice, a.s.	N	x
<b>Legenda:</b> A = dojde k dotčení N = nedojde k dotčení x = vlastník nebo správce TI nepůsobí v této oblasti nevyplněné = vyjádření správce nebylo do doby zpracování projektové dokumentace doručeno.		

Údaje o jednotlivých správcích a vlastnících technické infrastruktury byly získány prostřednictvím UtilityReport, kterou provozuje HRDLIČKA spol. s r. o.

U inženýrských sítí, nacházejících se v prostoru staveniště je nutné dodržet ochranná pásma, odstupy stanovené ČSN 73 6005, příslušnými zákony a podmínky stanovené ve vyjádřeních jejich správců. Zhotovitel stavby požádá před započítáním stavebních prací jednotlivé správce o vytyčení jejich sítí. Při pracích v ochranném pásmu jednotlivých vedení, je nutno dodržet podmínky, stanovené ve vyjádřeních jednotlivých správců, viz doložková část. Ochranná pásma inženýrských sítí jsou stanovena následovně:

#### *Ochranné pásmo elektrického vedení*

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3 m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

- u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....1 m pro závěsná kabelová vedení
- u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....2 m pro vodič s izolací
- u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....7 m pro vodič bez izolace
- u napětí nad 35kV do 110kV včetně.....12 m
- u napětí nad 110kV do 220kV včetně. ....15 m
- u napětí nad 220kV do 400kV včetně .....20 m
- u napětí nad 400kV .....30 m

Stavba respektuje příslušná ochranná pásma elektrického vedení, případný zásah stavby do ochranných pásem byl projednán s vlastníky elektrického vedení a obdržen jejich souhlas, který je součástí doložkové části dokumentace. Souběh a křížení s elektrickým vedením bude provedeno dle ČSN 73 6005.

#### *Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení*

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,0 m po stranách krajního vedení. Ochranné pásmo ostatních telekomunikačních vedení se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s



vedením dodržet ČSN 73 6005. Stavba respektuje příslušná ochranná pásma telekomunikačního vedení, případný zásah stavby do ochranných pásem byl projednán s vlastníky telekomunikačního vedení a obdržen jejich souhlas, který je součástí dokladové části dokumentace.

#### *Ochranné pásmo plynovodů*

Ochranným pásmem je prostor v blízkosti plynárenského zařízení vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu. Ochranné pásmo činí:

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

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 458 / 2000 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo. Bezpečnostním pásmem se pro tyto účely tohoto zákona rozumí prostor vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys. Stavba nezasahuje do žádných ochranných pásem plynovodů.

#### *Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací*

Ochranné pásmo definuje Zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu v §23 Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok. Ochranné pásmo je vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm včetně, 2,5 m

Zásah stavby do ochranných pásem byl projednán s vlastníky a správci inženýrských sítí. Souhlas se stavbou jsou součástí dokladové části dokumentace. Souběh a křížení s inženýrských sítí bude provedeno dle ČSN 73 6005.

#### *Ostatní ochranná pásma*

Realizací stavby nebudou dotčeny žádné lesní pozemky. Stavbou nedotčeno ochranné pásmo lesních porostů (do 50 m od PUPFL).

Stavba neleží v chráněné oblasti pro podzemní akumulaci vod (CHOPAV).

Místo stavebního záměru s BTS Staré Jesenčany se nachází v ochranném pásmu (OP) letiště Pardubice vnitřní vodorovné plochy a ve vzdálenosti 1 km od prodloužené osy vzletové a přistávací dráhy RWY 27.

Stavební záměry jsou lokalizovány v územích vymezených Ministerstvem obrany ČR v souladu s § 175 stavebního zákona.

#### **h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

V blízkosti oblasti stavby Hradec Králové – Březhrad se nachází záplavová území blízkého vodního toku ID 104550000100 Plačického potoku. Obě oblasti stavby, Staré Jesenčany i Hradec Králové – Březhrad, se nacházejí mimo záplavová území.

#### **i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území**

Stavba nebude mít významný vliv na okolní pozemky a stavby. Realizací stavby se nepředpokládá významný negativní vliv na stávající odtokové poměry v daném území.

#### **j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlé zeleně a porostů dřevin s plochou nad 40 m<sup>2</sup> podléhající povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění.

Výstavba stožáru BTS a posun návěstidla ve stanici Opatovice nad Labem - Pohřebačka nevyvolají nutnost odstranění dřevin.

Demolice objektů nejsou navrženy.

#### **k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Pro realizaci stavby nejsou nutné zábory pozemků s ochrannou ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa.

**l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Stavba je stavbou dopravní je součástí železniční dopravní infrastruktury. Území stavby je ve stávajícím stavu využíváno k provozování drážní dopravy a nachází se na něm těleso dráhy a stavby dráhy sloužící k zajištění provozu dráhy. Řešené území se nachází v nezastavěném i v zastavěném území obcí a měst a je zastavěno dopravní infrastrukturou. Poloha stavby je určena stávajícím trasováním tělesa dráhy. Speciální územně technické podmínky nejsou pro tuto stavbu vydefinovány. Stavba je již v dnešním stavu pevně zakomponována do území i odpovídající platné územně-plánovací dokumentace. Stavba bude napojena na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, není zapotřebí budovat novou. Staveniště je přístupné z železnice a také z pozemních komunikací. Požadavky vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území a požadavky dle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb. budou dodrženy. Plocha pro zařízení staveniště umožní skladování stavebního materiálu a stavební techniky v místě stavby.

**m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí**

**Tab. 2:** Pozemky dotčeny stavbami, které vyžadují provedení zemních prací nebo terénních úprav.

Obec	Katastrální území	Parcelní číslo	Vlastník/ uživatel	Druh pozemku / způsob využití
Staré Jesenčany	Staré Jesenčany	529/14	ČR / Správa železnic	Ostatní plocha / dráha
Hradec Králové	Březhrad	705/1	ČR / Správa železnic	Ostatní plocha / dráha

Dále bude v rámci stavby doplňována vnitřní technologie do stávajících drážních budov na trati Pardubice – Hradec Králové (stanice Pardubice, Pardubice-Rosice nad Labem, Stéblová a Opatovice nad Labem – Pohřebáčka) a v budově CDP Praha v Praze.

**n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Realizací stavby nedojde ke vzniku nových ochranných nebo bezpečnostních pásem.

**o) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Stavba je dle rozhodnutí investora, kterým je Správa železniční dopravní cesty, s. o., plánována v období 11/2023–11/2025.

Stavba je úzce koordinována se souvisejícími investičními stavbami Správy železnic na téže trati.

**1. GSM-R Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř**

Předmětem stavby je výstavba digitálního rádiového systému GSM-R na trati Pardubice – Jaroměř, včetně vybudování přenosového systému v potřebných lokalitách, doplnění úseků dálkové optické kabelizace a navazujících systémů telefonních zapojovačů a terminálů GSM-R. Předpoklad aktivace stavby je rok 2022.

**2. Modernizace železničního uzlu Pardubice**

Předmětem stavby je modernizace železniční stanice Pardubice hl. n., která zajistí základní požadované parametry: prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a třídu zatížení D4. Bude zajištěno zvýšení kapacity dráhy a zvýšení rychlosti. Bude zřízeno zabezpečovací zařízení 3. kategorie, rekonstruován a modernizován železniční svršek a spodek. Zlepší se podmínky pro dopravu nákladních vlaků dlouhých 740 m, a to jak tranzitních, tak končících (výchozích). Bude vybudováno nové ostrovní nástupiště č. 5 včetně bezbariérového přístupu, rekonstruováno trakční vedení a řešena rekonstrukce mostů a propustků. V lokalitách s možným překročením hlukových limitů budou instalována opatření proti hluku. Předpoklad realizace stavby v letech 2020–2024.

**3. Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová**

Předmětem stavby je modernizace a zdvoukolejnění traťového úseku Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová, která zajistí základní požadované parametry: prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a třídu zatížení D4. Bude zajištěno zvýšení kapacity dráhy a zvýšení rychlosti. Bude zřízeno zabezpečovací zařízení 3. kategorie, rekonstruován a modernizován železniční svršek a spodek. Zlepší se podmínky pro dopravu nákladních vlaků dlouhých 740 m, a to jak tranzitních, tak končících (výchozích). V ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude vybudováno nové ostrovní nástupiště č. 2 včetně bezbariérového přístupu novým podchodem, rekonstruováno trakční vedení a řešena rekonstrukce mostů (výstavba nového mostu přes Labe) a propustků. V lokalitách s možným překročením hlukových limitů budou instalována opatření proti hluku. Předpoklad realizace stavby v

letech 2021-2023.

Stavba ETCS byla s výše uvedenými souvisejícími investicemi koordinována na základě předaných podkladů zadavatelem. Předpokládá se, že systém ETCS L2 bude zprovozněn po dokončení výše uvedených souvisejících staveb, a tedy výchozím stavem pro stavbu ETCS bude stav po realizaci souvisejících staveb.

## **B.2 Celkový popis stavby**

### **B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

**a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.**

Stavba je svým charakterem změna dokončené stavby.

V traťovém úseku Pardubice (mimo) – Hradec Králové (mimo) se nachází celkem 3 stanice (Pardubice-Rosice nad Labem, Stěblová a Opatovice nad Labem-Pohřebačka) a jedna odbočka (odbočka ELNA Opatovice nad Labem). V ŽST Pardubice hlavní nádraží je železniční trať zaústěna do I. a III. tranzitního železničního koridoru (dvukolejná celostátní dráha č. 540 00 Česká Třebová – Kolín). Ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem je zaústěna od stanice Medlešice jednokolejná celostátní dráha č. 582 00 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem (číslo trati dle TTP 507A, nejvyšší traťová rychlost 100 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700 m, neelektrizovaná trať). Ve stanici Opatovice nad Labem-Pohřebačka je zaústěna od odbočky Plačice jednokolejná celostátní dráha č. 581 00 Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Plačice odbočka (číslo trati dle TTP 505B, nejvyšší traťová rychlost 80 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700 m, elektrizovaná trať stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV).

Dovolená traťová třída zatížení tratě je D4 a průjezdný průřez je Z-GC. Celková délka traťového úseku Pardubice (mimo) – Hradec Králové (mimo) je 20 km. Správcem trati je Správa železnic, s. o., Oblastní ředitelství Hradec Králové.

**b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě**

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku investora s cílem zvýšení provozuschopnosti a bezpečnosti železniční dopravy. Realizací se účel užívání dráhy nezmění.

**c) trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o stavbu trvalého charakteru.

**d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby**

Systém ETCS je Evropský vlakový zabezpečovací systém umožňující předávat strojvedoucímu informace o oprávnění k jízdě a vynucuje dodržování rychlostních omezení a oprávnění k jízdě. Spolu s komunikačním systémem GSM-R (digitální rádiový systém na technologické platformě GSM) tvoří Evropský systém řízení železniční dopravy (ERTMS). Systém ETCS se sestává z traťové části a části palubní.

Předmětem stavby je výstavba traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS druhé úrovně (ETCS L2) v tr. úseku Pardubice (mimo) – Hradec Králové (mimo). Celková délka tratě nově vybavená systémem ETCS včetně vstupních oblastí je cca 25,5 km, celková délka kolejí pak cca 47,5 km. Realizace stavby vychází z národního implementačního plánu ERTMS pro Českou republiku. Účelem stavby je zvýšení bezpečnosti železničního provozu a začlenění tratě do evropského železničního systému s dopravní infrastrukturou splňující podmínky interoperability. Interoperabilita je jedním z předpokladů fungování integrovaného transevropského železničního systému. Interoperabilitou se rozumí schopnost tohoto systému umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků různých dopravců, které splňují základní parametry stanovené pro tyto vybrané tratě. Interoperabilita sestává z řady technických a zákonných zásahů, které sladí různé národní železniční systémy dohromady a vytváří tak železniční síť, která je otevřená a integrovaná na evropské úrovni.

V zájmu zlepšení vzájemného propojení národních železničních sítí přijala Evropské unie směrnice o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému. Vybraná železniční síť České republiky, tvořící součást evropského železničního systému musí splňovat požadavky na interoperabilitu podle Vyhlášky č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, Nařízení vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského

železničního systému č. 33/2005 Sb. a příslušných technických specifikací pro interoperabilitu. Realizovaná stavba bude sloužit pro potřebu provozu dráhy a zvýší bezpečnost účastníků železničního a silničního provozu. Realizace stavby přináší následující výhody oproti stávajícímu stavu:

- zásadní zvýšení funkčnosti a bezpečnosti železniční dopravy, kdy je používáním systému ETCS umožněno výrazně snížit pravděpodobnost projetí návěští Stůj, resp. překročení aktuálních, trvalých i přechodných omezení rychlosti,
- minimalizaci nehod, způsobených chybou strojvedoucího (přehlédnutí, či nerespektování návěští),
- snížení závislosti bezpečné jízdy vlaku na lidském činiteli nejen na straně tratě, ale i na straně vozidel,
- možnost využití rychlostních profilů pro vozidla s povoleným nedostatkem převýšení, který není možno návěstit rychlostníky (např. pro V150), pro snížení vlivu propadů rychlosti na spotřebu trakční energie a dosažení kratší jízdní doby,
- úspory trakční energie plynulou jízdou vlaků z důvodu včasné znalosti rychlostního profilu tratě,
- optimalizace podmínek pro řízení železničního provozu.

Projektová dokumentace splňuje technické požadavky plynoucí z evropských právních předpisů na interoperabilitu (propojenost) evropské konvenční železniční sítě. Hlavním dokumentem je Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES. Na základě této směrnice byla vydána Nařízením Komise (EU) 2016/919 Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (TSI CCS), které uvádí soubor povinných specifikací pro zajištění interoperability systémů třídy A.

V národní legislativě se technických požadavků týká zejména Vyhláška ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému a Nařízení vlády č. 133/2005, o technických požadavcích na technickou propojenost evropského železničního systému. Důležitým podkladem je také Národního implementačního plánu ERTMS pro Českou republiku, který byl schválen Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 29. srpna 2017.

Další požadavky na technické řešení vycházejí ze zadávací dokumentace záměru projektu, z projednání se zástupci investora SŽ s. o., a z požadavků definovaných jinými právními předpisy, technickými normami a směrnicemi SŽ. Jedná se zejména o následujícími předpisy:

- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽDC D1 Dopravní a návěštní předpis (v době realizace stavby bude v platnosti novelizovaný předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ)
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
- SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu platný od 01. 3. 2014.
- SŽ SR70 Číselník železničních stanic a dopravně významných míst
- SŽDC E8 Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení
- SŽ S4 Železniční spodek.
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- SŽ Z8 díl IV (prozatímní) Evropský vlakový zabezpečovač ETCS
- TS 1/2019 Z Vlaková cesta s prodlouženou ochranou dráhou

- e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Výjimky nebyly uplatňovány.

- f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

- g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území**

Netýká se.

- h) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Technologie umístěná ve stavědlových ústřednách jednotlivých železničních stanic a na CDP Praha bude napojena na elektrickou energii ze stávajících napájecích zdrojů. K nově budované BTS bude zřízeno napájení ze stávajících drážních rozvodů. Stavba neklade nároky na další zdroje surovin, vody ani na likvidaci odpadních vod. Provoz stavby nebude generovat odpady. Během činnosti ETCS může ojediněle vzniknout odpad při poškození balíz v kolejišti a jejich výměně za novou. Stavba také nevyžaduje další nové napojení na technickou veřejnou infrastrukturu.

- i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Pro řádnou realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění ploch a budov pro zařízení stavenišť. Realizace stavby nevyžaduje výstavbu přístupových komunikací, budou využity stávající přístupové komunikace. Před započatím stavebních prací je nutné vytyčení stávajících inženýrských sítí. V oblastech souběhu a křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi je ze strany vlastníků požadován ruční výkop.

Výstavba systému ETCS nebude etapizována. V předstihu budou provedena výstavba stožáru BTS, pokládka kabelizace, montáž balíz a umístění technologie ETCS a GSM-R na CDP Praha. Výluky veřejné dopravy se nepředpokládají. Postup výstavby, dopravní opatření a výluky při stavbě jsou popsány v části B. 8 (Zásady organizace výstavby).

Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem SŽDC D7/2 zažádá o výluky. Stavebník bude respektovat vyhlášku č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah). Realizaci stavby nesmí dojít ke ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení. Stavba v řešeném území nesmí narušit provozuschopnost drážních zařízení. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede zhotovitel okamžitou dekontaminaci. Stavba bude uvedena do provozu jako jeden celek.

- j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu dle harmonogramu stavebních a montážních prací. Zkušební provoz musí trvat alespoň 6 měsíců. Úspěšně vyhodnocený zkušební provoz bude podmínkou předání stavby, která bude předána jako celek. Úspěšné vyhodnocení zkušebního provozu bude podmínkou kolaudace stavby. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu. Realizace staveb se předpokládá v období 11/2023–11/2025.

- k) orientační náklady stavby**

Celkové investiční náklady jsou odhadovány cca 180 mil. Kč bez DPH.

## **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

Stavba bude provedena na stávajícím drážním tělese a ve stávajících drážních budovách a objektech a její realizaci se architektonické a urbanistické řešení nezmění. Nebudou budovány žádné nové budovy ani nebude měněn vnější vzhled budov.

### **B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení**

#### **a) popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech**

Předmětem stavby je výstavba traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS druhé úrovně (ETCS L2) v tr. úseku Pardubice (mimo) – Hradec Králové (mimo). Jedná se o technologickou stavbu, která neřeší žádné úpravy železničního spodku, svršku a nástupišť či zřízení dynamických zarážedel. Obsahem stavby je doplnění a úprava železničního zabezpečovacího zařízení (instalace balíz, výstavba RBC, úpravy stávajícího zab. zařízení ve stanicích, na tratích a na CDP Praha) a železničního sdělovacího zařízení (úprava přenosového systému, úprava telefonních zapojovačů, výstavba BTS, úprava sítě GSM-R).

Nově budovaný systém ETCS bude navázán na stávající systém ETCS úrovně 2 ve stanici Pardubice hl. n. Posun vozidel v dopravních s kolejevým rozvětvením bude i nadále řízen podle stávajících technologických postupů a s využitím zavedených prostředků. Budou provedeny úpravy pro získání všech potřebných informací ze staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení pro funkci ETCS. Počet obvodů RBC (radioblokových centrál) je navržen v souladu s řízenými oblastmi DOZ a bude odpovídat maximálnímu počtu vlaků v traťovém úseku. V projektu je stanoven způsob vstupu do oblasti ETCS L2 s návrhem hranic pro vjezd a výjezd do/z oblasti ETCS L2. Umístění technologie RBC včetně obslužných a dohledových pracovišť ETCS bude v budově CDP Praha. Je provedeno doplnění jedné BTS pro rádiové pokrytí signálem GSM-R na zaústěné trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

Jednotlivé provozní soubory (PS) a stavební objekty (SO) jsou začleněny podle profesní skladby do následujících částí dokumentace s uvedením stručného popisu koncepce technického řešení:

#### **D.1 TECHNOLOGICKÁ ČÁST**

##### **D.1.1 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

V rámci železničního zabezpečovacího zařízení bude provedena úprava a doplnění vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení v jednotlivých dotčených stanicích a na CDP Praha z důvodu výstavby systému ETCS. V určitých místech kolejiště budou na stávajících železničních prazcích namontovány balízy, které nevyžadují kabelové připojení. Ve stanici Opatovice nad Labem – Pohřebáčka dojde k posunu odjezdového návěstidla L5 směrem do středu stanice o cca 3 m.

##### **D.1.2 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

V rámci železničního sdělovacího zařízení bude vybudována jedna nová základnová stanice (BTS) v traťovém úseku Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem. Nově navržená BTS bude sloužit pro zajištění pokrytí odbočné železniční tratě signálem GSM-R pro potřeby automatického vstupu hnacích vozidel do oblasti ETCS L2. Nová základnová stanice BTS bude tvořena anténním stožárem výšky 35 m. Vnitřní technologie BTS bude umístěna v technologickém domku, který bude realizován v rámci související stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová“, a ze kterého bude také BTS napájena. Bude provedeno doplnění a úprava přenosových sítí pro potřeby připojení nově budované BTS. Budou doplněny centrální částí sítě o potřebné licence související s rozšířením stávající sítě GSM-R, nová BTS bude uvedena do provozu a začleněna do stávající již provozované sítě. S rozšířením pokrytí systémem GSM-R budou dále doplněny, resp. upraveny stávající neproměnná návěstidla pro GSM-R (radiovníky). Dispečerské pracoviště ETCS v budově CDP Praha bude vybaveno novým dotykovým IP terminálem.

Popis koncepce technického řešení jednotlivých objektů je uveden v kapitole B.2.6.

#### **b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody**

Realizovaná stavba nebude mít výrobní charakter a neklade tedy požadavky na zdroje surovin, vody a likvidaci odpadů. Stavba nevyžaduje nové napojení na veřejnou a technickou infrastrukturu. Nově budovaná BTS bude napájena z drážní distribuční sítě. Příkon BTS bude cca 10 kW. Stavba neklade nároky na zdroje vody.

#### **c) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

V rámci stavebních prací bude kladen důraz na předcházení vzniku odpadů a zajištění přednostního využití odpadů, a to v následujícím pořadí jejich příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jejich odstranění. S odpady bude nakládáno v souladu s hierarchií odpadového hospodářství, tj. v souladu s ust. § 3 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“). Odpady budou zařazovány dle druhů a kategorií podle ust. § 6 zákona o odpadech.

Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií v odpovídajících shromažďovacích prostředcích v místě vzniku, budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem a předány pouze do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo za podmínek podle ust. § 16 odst. 3 zákona o odpadech do dopravního prostředku provozovatele takového zařízení. Původce odpadů je povinen dodržovat, mimo jiných povinností daných zákonem o odpadech, povinnosti uvedené v ust. § 15 zákona o odpadech. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a v souladu s prováděcími právními předpisy (vyhl. č. 8/2021 Sb., 273/2021 Sb.).

V souladu s ust. § 94 zákona o odpadech povede původce odpadů průběžnou evidenci, a to samostatně za každý druh odpadu, způsobem, s četností záznamů a v rozsahu stanoveném vyhláškou ministerstva. Původce odpadu, který vyprodukoval nebo nakládal v uplynulém kalendářním roce s více než 600 kg nebezpečných odpadů, s více než 100 tunami ostatních odpadů nebo s odpadem perzistentních organických znečišťujících látek vymezeným vyhláškou ministerstva, je povinen zaslat do 28. února následujícího roku hlášení souhrnných údajů z průběžné evidence za uplynulý kalendářní rok (viz § 95 zákona o odpadech).

Dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), dojde při stavební činnosti ke vzniku následujících odpadů:

**Tab. 4:** Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad)

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Celkové množství odpadů za PS a SO (tuny)	Nakládání s odpadem
<b>07 Odpady z organických chemických procesů</b>				
07 03 04	Jiná organická rozpouštědla, promývací kapaliny a matečné louhy	N	0,030	Předání k likvidaci
<b>08 Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání nátěrových hmot (barev, laků a smaltů), lepidel, těsnících materiálů a tiskařských barev</b>				
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	0,020	Předání k likvidaci
<b>15 Odpadní obaly; absorpční činidla, čistící tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené</b>				
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	0,020	recyklace v max. možné míře / předání k likvidaci
15 01 02	Plastové obaly	O	0,020	recyklace v max. možné míře / předání k likvidaci
<b>16 Odpady v tomto katalogu jinak neurčené</b>				
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	O	0,040	recyklace v max. možné míře / předání k likvidaci
<b>17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)</b>				
17 03 03	Uhelný dehet a výrobky z dehtu	N	0,050	recyklace v max. možné míře / předání k likvidaci
17 04 05	Železo a ocel	O	0,200	Druhotná surovina

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Celkové množství odpadů za PS a SO (tuny)	Nakládání s odpadem
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	100	recyklace v max. možné míře / předání k likvidaci
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N	2,000	Předání k likvidaci

Podrobnější informaci viz kapitola B.6.

**d) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.**

Stavba nevyžaduje napojení na technickou veřejnou infrastrukturu.

#### B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

**Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.**

Stavba nepředpokládá využití osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Stávající bezbariérové přístupy ve stanicích a zastávkách budou zachovány.

#### B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

**a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,**

Stavba nemá vliv na trakční a energetická zařízení. Dodávané zařízení bude mít předepsaný účinník.

**b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.**

V oblasti možného výskytu bludných proudů dochází k pokládce metalických sdělovacích nebo zabezpečovacích kabelů délek, které nepřesahují stanovený limit pro provedení opatření na omezení vlivu bludných proudů. Tedy ochranná opatření nejsou nutná.

#### B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Technologická část stavby je členěna na jednotlivé provozní soubory následujícím způsobem:

#### D.1 Technologická část:

##### D.1.1 Zabezpečovací zařízení

##### D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

*PS 11-01-11 Pardubice-Rosice nad Labem, úprava SZZ*

*PS 13-01-12 ŽST Stěblová, úprava SZZ*

*PS 17-01-13 ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka, úprava SZZ*

##### D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

*PS 19-01-51 CDP Praha, úprava DOZ*

##### D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

*PS 10-01-72 Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka, balízy ETCS*

*PS 19-01-71 CDP Praha, ETCS*

##### D.1.2 Sdělovací zařízení

##### D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení

*PS 10-02-31 Úprava telefonních zapojovačů*

##### D.1.2.8 Přenosový systém

*PS 10-02-81 Úprava přenosového systému*



### **D.1.2.9 Rádiové systémy**

*PS 10-02-91 Uvedení do provozu*

*PS 10-02-92 Úprava neproměnných návěstí pro GSM-R*

*PS 11-02-91 BTS Staré Jesenčany*

*PS 19-02-91 Doplnění centrálních částí sítě GSM-R*

#### **a) popis stávajícího stavu,**

### **D.1.1 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

#### *D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)*

##### **PS 11-01-11 Pardubice hl. n. - Rosice nad Labem, úprava SZZ**

Jako výchozí stav pro nasazení ETCS je uvažováno v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem se SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, které realizuje stavba „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová“. Tato stavba provede přípravu stanice pro nasazení ETCS. Návěstidla budou světelná závislá na poloze výměn. Výhybky budou osazeny elektrickými přestavníky. Volnost koleje bude zjišťována počítačem náprav. Stanice bude ovládána dálkově z CDP Praha. Pracoviště JOP bude zřízeno v sále Česká Třebová – Kolín. Dočasně bude z tohoto pracoviště do realizace související 2. stavby ovládán pouze úsek Pardubice (mimo) – Opatovice nad Labem-Pohřebačka (mimo). PPV bude dočasně zřízeno v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka. S tímto stavem je počítáno jako s výchozím pro nasazení ETCS L2.

##### **PS 13-01-12 ŽST Stěblová, úprava SZZ**

Stavba „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová“ upraví v ŽST Stěblová SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo včetně technologického počítače. Tato stavba provede přípravu stanice pro nasazení ETCS. Návěstidla budou světelná závislá na poloze výměn. Výhybky budou osazeny elektrickými přestavníky. Volnost koleje bude zjišťována kolejovými obvody s přenosem kódu VZ. Stanice bude ovládána nově dálkově z CDP Praha z pracoviště JOP zřízeného v sále Česká Třebová – Kolín. Dočasně bude z tohoto pracoviště do realizace související 2. stavby ovládán pouze úsek Pardubice (mimo) – Opatovice nad Labem-Pohřebačka (mimo). PPV bude dočasně zřízeno v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka. S tímto stavem je počítáno jako s výchozím pro nasazení ETCS L2.

##### **PS 17-01-13 ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka, úprava SZZ**

Ve stávajícím stavu je ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka zabezpečena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71 s cestovou volbou. Návěstidla jsou světelná závislá na poloze výměn. Volnost koleje je zjišťována kolejovými obvody o frekvenci 275 Hz.

V ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka je umístěno zálohované JOP, z něhož je dálkově ovládána ŽST Stěblová a odb. ELNA Opatovice nad Labem. Současně je v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka deska nouzových obsluh pro odbočku ELNA Opatovice nad Labem.

##### **Odbočka ELNA Opatovice nad Labem**

Ve stávajícím stavu je odb. ELNA Opatovice nad Labem zabezpečena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo ESA44. Na odbočce se nachází vzdálený panel EIP. Technologický počítač se nachází v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka. Odbočka ELNA Opatovice nad Labem je ovládána z JOP v ŽST Opatovice nad Labem. Volnost koleje je zjišťována kolejovými obvody o frekvenci 275 Hz typu KOA s přenosem kódu VZ. Na vlečce Elektrárna Opatovice je volnost koleje zjišťována počítačem náprav.

#### *D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)*

##### **PS 19-01-51 CDP Praha, úprava DOZ**

Jako výchozí stav je uvažováno s vybudovaným DOZ v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, v ŽST Stěblová, na odbočce ELNA Opatovice nad Labem. Tyto stanice budou po realizaci stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová“ ovládány z CDP ze sálu Kolín – Česká Třebová. PPV bude zřízeno v ŽST Opatovice nad Labem-Praskačka. S tímto stavem je uvažováno jako s výchozím pro nasazení ETCS.

#### D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)

##### **PS 10-01-72 Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka, balízy ETCS**

Ve stávajícím stavu se v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem nachází balízové skupiny tvořící vstup do RBC Pardubice. Jiné balízové skupiny a ETCS se v úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka nenachází.

##### **PS 19-01-71 CDP Praha, ETCS**

Ve stávajícím stavu je ETCS pokryt traťový úsek Kolín – Česká Třebová, přičemž pro ŽST Pardubice hl. n. je zřízena samostatná RBC. Tato RBC Pardubice se nachází na CDP Praha v místnosti č. 2.13.

Ze směru od ŽST Pardubice-Rosice nad Labem je zřízen vstup do RBC Pardubice s přepnutím do ETCS L2 uvnitř oblasti.

V trati Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n. ani v trati Choceň – Hradec Králové – Velký Osek se ETCS nenachází.

Na CDP Praha je nově zřízen sál pro dispečery ETCS. V tomto sálu je pro trať Pardubice – Hradec Králové vyčleněno pracoviště D8.

### **D.1.2 SDĚLOVACÍ ZARÍZENÍ**

#### Telefonní zapojovače

V rámci související modernizační stavby, resp. stavby „GSM-R Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř“ budou v jednotlivých dotčených železničních stanicích v úseku Pardubice – Hradec Králové vybudovány nové IP telefonní zapojovače, zároveň bude v rámci modernizačních staveb doplněno nové pracoviště na stávajícím dispečerském sále DS 4A na CDP pro možnost dálkového řízení předmětné stavby.

#### Přenosový systém

V současné době je v předmětné úseku železniční trati k dispozici přenosový systém SDH STM-4, přičemž jednotlivé uzly jsou umístěny v ŽST Pardubice hl. n., Pardubice-Rosice nad Labem a ŽST Hradec Králové. V rámci související modernizační stavby, resp. stavby „GSM-R Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř“ bude v celém dotčeném úseku vybudován nový přenosový systém v technologii IP/MPLS, a to samostatný přenosový systém pro technologii GSM-R a druhý samostatný přenosový systém pro potřeby TDS. Přenosové uzly TDS budou instalovány do vybraných železničních stanic a budou v rámci jednotlivých staveb dále doplněny nezbytnými datovými přepínači, přenosové uzly IP/MPLS GSM-R budou instalovány přímo do místa umístění základnových stanic, velké uzly jsou navrženy do ŽST Pardubice hl. n. a ŽST Hradec Králové, hl. n.

#### Rádiové systémy

V současné době není předmětná trať pokryta systémem GSM-R, jako základní radiový systém je zde provozován systém TRS. V rámci samostatné, právě zahajované stavby „GSM-R Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř“, je řešena mimo jiné samotná výstavba nových základnových stanic BTS pro zajištění pokrytí předmětné železniční trati systémem GSM-R.

#### Kabelizace

V současné době je v úseku Pardubice – Hradec Králové v provozu 72vl. DOK ve vlastnictví ČD-Telematika, v úseku Stéblová – Opatovice nad Labem – Pohřebačka je dále v provozu 48vl. DOK Správy železnic.

V rámci právě probíhající stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová“ bude instalován v úseku Pardubice – Stéblová nový 72vl. DOK Správy železnic. Zároveň bude položen nový 72vl. DOK v úseku Pardubice-Rosice – Medlešice. Tento nový DOK bude mimo jiné vyveden (oboustranný výpich určených vláken) do technologického dvojdomku u přejezdu P5350 v žkm 87,245.

Dále je podél železniční trati Pardubice – Hradec Králové k dispozici starý dálkový kabel DK38aa v úseku Stéblová – Opatovice nad Labem – Pohřebačka i metalický traťový kabel o dimenzi 15XN0,8.

**b) popis navrženého řešení,**

**D.1.1 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

*D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)*

**PS 11-01-11 Pardubice-Rosice nad Labem, úprava SZZ**

Bude dodán nový adresný software a v případě potřeby i systémový software včetně zapracovaných VCP. Mezi ŽST Pardubice a ŽST Pardubice-Rosice nad Labem bude zřízen handover.

Zemní práce nebudou prováděny.

**PS 13-01-12 ŽST Stéblová, úprava SZZ**

Bude dodán nový technologický počítač a systémový a adresný software včetně zapracovaných VCP.

Zemní práce nebudou prováděny.

**PS 17-01-13 ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka, úprava SZZ**

Stávající SZZ reléového typu AŽD 71 bude zapracováno do ETCS. ETCS bude pokryta celá stanice Opatovice nad Labem-Pohřebačka. V případě, že pro vytažení všech nutných informací z reléového SZZ nebude stačit stávající EIP panel, bude dodán druhý EIP. Umístěn bude v reléové místnosti.

Bude dodán nový technologický počítač pro odbočku ELNA Opatovice nad Labem včetně nového systémového a adresného softwaru.

Vzhledem k reléovému SZZ nebudou doplňovány VCP. Pro dosažení uvolňovací rychlosti min. 15 km/h bude posunuto cca o 3 m návěstidlo L5. Posun dalších návěstidel není nutný.

*D.1.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)*

**PS 19-01-51 CDP Praha, úprava DOZ**

Bude upravena DOZ Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka. Do této DOZ budou doplněny ovládací prvky ETCS. Bude upravena DOZ pro ŽST Pardubice, kde budou provedeny změny související se zrušením vstupu do ETCS a zřízením handoveru. Ovládací prvky ETCS byly zřízeny nejen na zadávacích počítačích na CDP, ale i zadávacím počítači na PPV. Budou provedeny nezbytné úpravy funkcionality ASVC.

*D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS)*

**PS 10-01-72 Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka, balízy ETCS**

V úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka budou instalovány balízové skupiny a budou do nich nahrány příslušné telegramy. Některé stávající balízové skupiny tvořící vstup do RBC Pardubice budou demontovány a použity na jiném místě. Ty balízové skupiny, které mohou zůstat ve stávající poloze, budou ponechány, ale budou do nich nahrány nové telegramy.

**PS 19-01-71 CDP Praha, ETCS**

Na CDP Praha bude dodána radiobloková centrála (RBC). Umístěna bude v místnosti 2.13, v níž se předpokládá i umístění skříně DOZ. RBC bude jedna pro celou oblast DOZ.

Mezi RBC Pardubice a novou RBC Pardubice-Rosice nad Labem – Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude zřízen handover. Ve směru od Medlešic, z vlečky ELNA Opatovice nad Labem, od odb. Plačice a od Hradce Králové bude vstup s automatickým přepnutím do ETCS na vstupní hranici. Vstupní a výstupní hranice bude ve všech případech u vjezdových návěstidel.

Do ETCS bude zapracován rychlostní profil  $V_{100}$ ,  $V_{130}$ ,  $V_{150}$  a  $V_k$ . Počítá se s aplikací VCP.

Na CDP Praha bude zřízeno ovládací pracoviště dispečera ETCS na stole D8. Bude dodáno počítačové a programové vybavení. Nábytková sestava se v místnosti dispečerů ETCS již nachází.

V softwaru příslušného zadávacího počítače na pracovišti DŽDC na CDP Praha budou doplněny ovládací prvky ETCS.

## D.1.2 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

### D.1.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení

#### **PS 10-02-31 Úprava telefonních zapojovačů**

V rámci tohoto PS bude vybudován dispečerský IP terminál s přístupem do sítě GSM-R v budově CDP v sále dispečerů ETCS (m.č. 1.33). Konkrétně bude terminál umístěn na dispečerské pracoviště D8, které je určeno pro předmětnou železniční trať Pardubice – Hradec Králové (mimo). Pro možnost připojení IP dispečerského terminálu bude doplněna stávající strukturovaná kabeláž v objektu CDP Praha.

### D.1.2.8 Přenosový systém

#### **PS 10-02-81 Úprava přenosového systému**

V součinnosti s instalací nové BTS v lokalitě Staré Jesenčany bude tento provozní soubor zajišťovat připojení BTS k datové síti MPLS GSM-R a následné redundantní propojení topologie. Nové přenosové zařízení bude sloužit pro potřeby ETCS.

Samotná BTS bude vybavena MPLS boxem, který bude připojen přes výpich z dálkového optického kabelu 72 vl. směr ŽST Pardubice a ŽST Chrudim. U předem vytipovaných oblastech dojde k rozšíření přenosové sítě o nové MPLS GSM-R boxy pro zkapacitnění a zaokrouhlování datového toku v dotčeném úseku. V místech s předpokládaným souběhem více přenosových tras s dalším větvením bude zapotřebí aby MPLS boxy poskytovaly co možná největší modularitu. Součástí úpravy bude doplnění 19“ skříní krom BTS, kde bude skříně dodána PS 11-02-91. Celkem jde o 6 ks 19“ skříní v předpokládaném provedení 800x800 mm. Napájení přenosové technologie v lokalitě Staré Jesenčany bude zajišťovat výstavba BTS s novým zdrojem 48 V DC. Ostatní dotčené lokality s MPLS boxy budou vybaveny, resp. doplněny o nové zálohované zdroje 48 V DC s optimalizací napájení NN a dalších dotčených vodičů.

### D.1.2.9 Rádiové systémy

#### **PS 10-02-91 Uvedení do provozu**

Tento provozní soubor řeší zprovoznění a dokončení celého úseku jako funkčního celku, včetně funkčních zkoušek a zkušebního provozu.

Základnová stanice BTS bude připojena na centrální spojovací systém přes základnový řídicí modul BSC, který je společně s centrálním spojovacím systémem MSC umístěn v budově Správy železnic, s.o. v ul. Perneroва v Praze. V rámci této stavby budou spojovací modul MSC a řídicí modul BSC v rámci samostatného PS doplněny o nově vzniklou připojovanou kapacitu BTS. Napojení BTS na řídicí jednotku BSC a na centrální spojovací modul MSC je zajištěno v rámci přenosového zařízení.

Součástí tohoto PS je taktéž případná optimalizace stávajících BTS v navazujících úsecích, tj. BTS Pardubice a případně BTS Pardubice-Semtín. V rámci PS proběhnou všechna potřebná měření, včetně předávacího měření, intenzity signálu GSM-R na odbočné trati s požadovaným vstupem do oblasti ETCS, shodné měření bude provedeno taktéž na křižující koridorové trati I. NŽK z důvodu možného ovlivnění této trati z nově budované BTS.

#### **PS 10-02-92 Úprava neproměnných návěstí pro GSM-R**

Účelem provozního souboru je úprava stávajících neproměnných návěstidel umístěných na odbočných tratích, pokrytých signálem GSM-R v deklarované úrovni nutné pro automatický vstup hnacích vozidel do oblasti ETCS L2. Tato neproměnná návěstidla byla, resp. budou nainstalována v rámci předcházející stavby GSM-R Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř.

Vzhledem k tomu, že nově navržená základnová stanice BTS Staré Jesenčany na odbočné trati směrem na ŽST Chrudim bude sloužit pouze pro potřeby systému ETCS, tj. nedojde k rozšíření/změně základního rádiového spojení na další dotčené traťové úseky, resp. železniční stanice. V rámci tohoto PS dojde tedy pouze k případné úpravě km poloh stávajících radiovůků v traťovém úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Medlešice, a to teprve na základě provedení měření pokrytí příslušné trati a požadavků správce. V tomto traťovém úseku se ovšem nebude měnit rádiový systém základního rádiového spojení.

Situování neproměnných návěstidel na ostatních odbočných tratích, resp. vlečkách nebude stavbou měněno.

#### **PS 11-02-91 BTS Staré Jesenčany**

V lokalitě Staré Jesenčany v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu P5350 v žkm 87,245 bude instalována nová BTS ve vnitřním provedení. Technologie BTS bude umístěna ve sdělovací místnosti technologického dvojdomku vybudovaném v rámci samostatné stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba,...“. Antény budou umístěny na novém stožáru výšky 35 m. Anténní stožár bude

doplňen denním a nočním leteckým značením. Anténní systém bude sestavený ze 2 ks antén zapojených do 1 sektoru.

Pro připojení BTS na centrální řídicí a spojovací systém bude využit stávající 72vl. DOK, resp. výpich z tohoto DOK, který je řešen taktéž mimo rámec této stavby. Výpich z DOK bude ukončen přímo ve sdělovací místnosti tohoto technologického dvojdomku, v rámci PS přenosového systému bude na tento DOK nasazen nový přenosový uzel IP/MPLS GSM-R. Technologie BTS (řídicí jednotka) bude umístěna v nové 19“ skříni, vysílací jednotka bude umístěna na stěně technologického domku. Domek bude dále doplněn klimatizační jednotkou. Napájení BTS v TD bude zajištěno z připraveného rozvaděče NN, v rámci přípojky nn budou pouze nezbytně upraveny, resp. doplněny stávající NN rozvaděče přípojky NN pro tento objekt dle skutečného provedení souběžné stavby modernizace.

Pro příjezd na staveniště je možné využít veřejnou komunikaci a zelenou plochu v okolí výstavby stožáru. Montáž stožáru je možno realizovat z této plochy. V okolí staveniště je dostatek prostoru pro manipulaci s těžkou technikou a jeřábem.

#### **PS 19-02-91 Doplnění centrálních částí sítě GSM-R**

V rámci provozního souboru dojde k doplnění nezbytných licencí centrálních a ústřednových částí sítě související s rozšířením stávající sítě GSM-R o 1 novou základnovou stanici BTS. Nově budovaná BTS bude připojena na kontrolér BSC umístěný v Praze, na Pernerově ulici. Připojení nové BTS bude realizováno pomocí stávajícího, resp. nově doplňovaného přenosového systému IP/MPLS GSM-R.

Součástí tohoto PS je dále vybudování dvou nových přenosových uzlů IP/MPLS GSM-R pro připojení nově budované radioblokové centrály RBC ETCS umístěné v místnosti 2.13 v budově CDP do systému GSM-R. Současně s přenosovými uzly budou dodány i dva napájecí 48VDC zálohované zdroje a 19“ skříň pro umístění zařízení.

#### **c) energetické výpočty**

Základní napájení nových BTS bude provedeno z drážního rozvodu. Příkon BTS bude cca 10 kW.

### **B.2.7 Základní popis stavebních objektů**

#### **a) stručný popis stávajícího stavu,**

Netýká se.

#### **b) stručný popis navrženého řešení**

Netýká se.

### **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby**

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Během výstavby nesmí dojít k omezení jízdy vozidel integrovaného záchranného systému.

Dokumentace je zpracována v souladu s předpisem R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení. Během výstavby bude na pracovišti k dispozici práškový hasicí přístroj pro hašení elektrických zařízení.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb, §2 navrhování a umísťování staveb.

Stavba nevytváří nové bariéry v příjezdu do území. V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do dotčeného území. Zabezpečení stavby jednotkami požární ochrany bude řešeno místně příslušným HZS. Nové objekty nevyžadují zřízení jednotky požární ochrany ani požární hlídky.

Konstrukce, ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělicími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810:2016 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.

Zhotovitel požárního těsnění zpracuje soupis všech instalovaných požárních ucpávek a těsnění a poskytne ho investorovi stavby a správci zařízení.

Samotný stožár BTS jsou otevřené technologické zařízení z nehořlavých hmot bez požadavků na požárně bezpečnostní bezpečnost a bez požárně nebezpečného prostoru. Mohou být umístěny i v požárně nebezpečných prostorech stávajících objektů.

Přístupové komunikace k stožáru BTS jsou zajištěny stávající po místních komunikacích nebo zpevněných plochách. Nástupní plochy, vnitřní a vnější zásahové cesty se nepožadují.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., Vyhlášky Ministerstva vnitra o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci) ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č.23/2008 Sb., Vyhlášky o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Případné prostupy obvodovými stěnami či požárně dělicími konstrukcemi budou utěsněny podle ČSN 73 0810 a tento vstup bude zřetelně označen štítkem (alespoň na jedné straně) obsahující informace o požární odolnosti, druhu nebo typu ucpávky/těsnění včetně pořadového čísla, datu provedení, firmě, adrese a jméno zhotovitele, označení výrobce systému. Z označení ucpávek štítkem musí být patrné její umístění a musí souhlasit s označením v dokumentaci skutečného provedení stavby. Budou-li prostupy zakryty konstrukcí, bude v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením. Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (kabelové ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce. Před zahájením provozu je nutné předat příslušnému správci objektu/provozovateli technologie následující doklady:

- Doklad potvrzující požadované vlastnosti z PBŘ např. prohlášení o shodě, certifikáty apod. (Katalogové listy jednotlivých ucpávek + Bezpečnostní listy)
- Doklad o montáži dle § 6 odst. 2 a §10 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p.p. (osoba, která provedla montáž požárně bezpečnostního zařízení, potvrzuje splnění požadavků výrobce písemně).
- Doklad o oprávnění osob k montáži dle § 6 odst. 2 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p.p.
- Doklad o kontrole provozuschopnosti s obsahem podle § 7 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p.p.“.

## **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Netýká se.

## **B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Provozem nových BTS dojde ke zvýšení elektromagnetického záření v pásmu GSM-R (876-88 MHz a 921-925 MHz). Pro jednotlivé BTS byla vypracována hygienická zpráva pro územní řízení, která byla projednána s místně příslušnou Krajskou hygienickou stanicí.

## **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

### **a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Netýká se.

### **b) ochrana před bludnými proudy**

V oblasti možného výskytu bludných proudů dochází k pokládce metalických sdělovacích nebo zabezpečovacích kabelů délek, které nepřesahují stanovený limit pro provedení opatření na omezení vlivu bludných proudů. Tedy ochranná opatření nejsou nutná.

### **c) ochrana před technickou seizmicitou**

Nově budované zařízení je uzpůsobeno do prostředí s otřesy způsobené provozem drážní dopravy.

**d) ochrana před hlukem**

Netýká se.

**e) protipovodňová opatření**

Stavba nezasahuje do žádného stanoveného záplavového území.

**f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.**

Stavba se nenachází v poddolovaném území a s výskytem metanu.

**B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu**

**a) napojovací místa technické infrastruktury**

Napojovací místa technické infrastruktury jsou jednotlivě popsána v provozních souborech a stavebních objektech projektu.

**b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Nově budovaná BTS bude připojena na stávající drážní rozvod nízkého napětí. Instalovaný příkon BTS bude cca 10 kVA.

**B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

Provozní a dopravní technologie je zpracována v samostatné části B.4.

**B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

Zemina z výkopů bude opět použita pro zához, přebytečná zemina bude muset být ovzorkována a stanoveno její využití na skládce, nebo terénu.

Pro umístění stavby není nutné provést kácení náletových dřevin a keřů. Stavba nevyžaduje povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb., v platném znění.

Stavba nevyžaduje biotechnická a protierozní opatření.

**B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

Stavba nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí. Dotčené drážní pozemky v blízkém okolí stavby jsou převážně zatravněny. Svým rozsahem a charakterem stavba nenaplní žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, proto není vyžadováno zjišťovací řízení podle uvedeného zákona. Realizace předmětného záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí ve smyslu §45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

**a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,**

***Znečištění ovzduší a hluk***

Při provozu stavby nedojde k negativnímu ovlivnění hlukové situace ani ovlivnění kvality ovzduší v zájmovém území. V rámci stavby nebude instalován nový stacionární zdroj znečišťování ovzduší vyjmenovaný v příloze č. 2 zákona č. 201/2012 Sb. Pro realizaci ani provoz stavby nebyla zpracována hluková a rozptylová studie, neboť vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není relevantní.

Ve fázi výstavby bude zdrojem hluku samotné staveniště (zemní práce) a pojezdy stavebních mechanismů a nákladních automobilů po přístupových komunikacích, zejména při manipulaci s materiálem a odpadem. Bude využito stávajících komunikací s přednostním trasováním mimo zastavěné území a provádění stavebních prací mimo období nočního klidu 22:00 - 6:00. Výše uvedené zdroje budou ovlivňovat akustickou situaci a kvalitu ovzduší v blízkém okolí stavby a okolo příjezdových tras s tím, že zemní práce budou převážně probíhat ručně vzhledem k pracím v kolejišti a vzhledem k vedení nové kabelizace ve stávajících kabelových trasách. Při výkopech bude případně použita i malá strojní mechanizace, tak aby nebyly dotčeny stávající podzemní inženýrské sítě a potrubí nebo narušeny ostatní stávající kabelizace. Pro výstavbu musí být dodrženy legislativou stanovené hygienické limity při výstavbě ve venkovním chráněném prostoru staveb s ohledem na jednotlivé časové úseky denní doby. Vliv etapy výstavby bude mít pouze krátkodobé působení a lze jej dostatečně eliminovat technologickou kázní dodavatele stavby na přijatelnou míru. Další zmírnění vlivu stavebních prací lze dosáhnout organizací výstavby, např. časovým omezením činnosti stavebních strojů, skrápěním a čištěním komunikací, aj.

Rozsah stávající železniční dopravy se nezmění, ani nedojde k nárůstu traťové rychlosti (viz kapitola B.4. Provozní a dopravní technologie). Provozem předmětné stavby nedojde k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Omezení prašnosti v rámci stavby: sypké materiály budou zaplachtovány, při nakládce a vykládce budou minimalizovány spádové výšky. Nebude prováděno odkrytí celého povrchu najednou. Odkryté suché a sypké plochy a deponie budou skrápěny (zvlhčovány), a to zejména při větrném počasí. Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, budou osázeny co nejdříve po dokončení prací

### ***Vodní hospodářství***

Z hlediska ochrany vod se nepředpokládá významný negativní vliv. Stavba neleží v žádném ochranném pásmu vodního zdroje, zdroje přírodních minerálních vod nebo přírodního léčivého zdroje. Stavba nezasahuje do chráněné oblasti pro podzemní akumulaci vod (CHOPAV). Stavba nekříží vodní toky.

Realizace stavby nemá vliv na stávající odtokové poměry v daném území. Stavba svým charakterem a umístěním nevyžaduje zpracování povodňového plánu.

Při výstavbě musí být nakládáno s odpady, stavebním materiálem a stavebními mechanismy tak, aby nedošlo k ohrožení půd a vod v území, při záplavách k zamezení přirozeného odtoku vod ucpáním stavbě blízkých propustků nebo odnosu nezajištěných nástrojů a zařízení.

Vliv stavby na půdní pokryv při minimalizaci úniků znečišťujících látek do půd a vod je předpokládán zanedbatelný. Omezení těchto úniků lze docílit vhodnou kázní stavebníka (údržba vozidel stavby mimo záplavové území, mostní objekty a propustky, při úniků použít vhodných sanačních materiálů atd.). Stavba ve smyslu vyhlášky č. 450/2005 Sb. je považována za stavbu, kde při výstavbě bude zacházení se závadnými látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové a podzemní vody (blízkost otevřené hladiny vodního toku, blízkost záplavového území), avšak v množství menším než stanovuje, vyhláška proto nebude zpracován havarijný plán stavby.

### ***Odpadové hospodářství***

Při veškerém nakládání odpady je třeba dodržet ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění, a jeho prováděcích vyhlášek. Zhotovitel stavby bude vystupovat jako původce odpadů a zabezpečí způsob nakládání s odpady v souladu s platnou legislativou a v souladu s podmínkami vyjádření příslušných odborů ŽP v dokladové části. Zhotovitel stavby, stavební dozor i osoba zodpovědná za uzavírání smluv se zhotoviteli budou dodržovat ustanovení směrnice SŽDC SM96 o nakládání s odpady (směrnice má přístup C, slouží pro interní potřeby Správy železnic), jejíž důležité části by měly být implementovány do dokumentu Všeobecné technické podmínky stavby (VTP), které by měly být součástí smlouvy o dílo se zhotovitelem.

V případě stavebního a demoličního odpadu, musí mít původce jejich předání do odpadového zařízení v odpovídajícím množství zajištěno písemnou smlouvou před jejich vznikem.

Při realizaci posuzované stavby vzniknou odpady různých skupin a druhů dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalogu odpadů). Při veškerém nakládání s těmito odpady je třeba dodržet ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění, a jeho prováděcích vyhlášek a nařízením vlády č. 352/2014 Sb. o Plánu odpadového hospodářství České republiky pro období 2015–2024. S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů a zákon č. 542/2020 Sb. o výrobcích s ukončenou životností. Na nakládání s nebezpečnými odpady se pak přiměřeně vztahuje i zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a změně některých zákonů (chemický zákon).

V rámci stavebních prací bude kladen důraz na předcházení vzniku odpadů a zajištění přednostního využití odpadů, a to v následujícím pořadí jejich příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jejich odstranění. S odpady bude nakládáno v souladu s hierarchií odpadového hospodářství, tj. v souladu s ust. § 3 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“). Odpady budou zařazovány dle druhů a kategorií podle ust. § 6 zákona o odpadech.

Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií v odpovídajících shromažďovacích prostředcích v místě vzniku (tj. v místě stavby), budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem a předány pouze do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo za podmínek podle ust. § 16 odst. 3 zákona o odpadech do dopravního prostředku provozovatele takového zařízení. Původce odpadů je povinen dodržovat, mimo jiných povinností daných zákonem o odpadech, povinnosti uvedené v ust. § 15 zákona o odpadech. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a v souladu s prováděcími právními předpisy (vyhl. č. 8/2021 Sb., 273/2021 Sb.).

V souladu s ust. § 94 zákona o odpadech povede původce odpadů průběžnou evidenci, a to samostatně za každý druh odpadu, způsobem, s četností záznamů a v rozsahu stanoveném vyhláškou ministerstva. Původce



odpadu, který vyprodukoval nebo nakládal v uplynulém kalendářním roce s více než 600 kg nebezpečných odpadů, s více než 100 tunami ostatních odpadů nebo s odpadem perzistentních organických znečišťujících látek vymezeným vyhláškou ministerstva, je povinen zaslat do 28. února následujícího roku hlášení souhrnných údajů z průběžné evidence za uplynulý kalendářní rok (viz § 95 zákona o odpadech).

Původce musí nově od účinnosti zákona č. 541/2020 Sb. při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.

Množství odpadů, které vznikne při realizaci stavby, je uvedeno souhrnně za celou stavbu a také jednotlivě dle konkrétních stavebních objektů a souborů. Odpady jsou zařazeny podle Katalogu odpadů a je specifikováno jejich možné využívání, příp. odstraňování v souladu s platnou legislativou. Odběr vzorků a vzorkování půdy, provádění chemických analýz a jejich vyhodnocení není součástí dokumentace. V případě, že odstraňovaná zemina bude odebrána v blízkosti kolejí s možným znečištěním nebezpečnými látkami, je nutné provést vzorkování této zeminy před předáním oprávněné osobě s nakládáním s tímto odpadem. Pokud není stanoveno jinak, vzorkování odpadu pro účely zjištění přijatelnosti odpadu do zařízení, hodnocení nebezpečných vlastností odpadu a další zkoušky pro dokladování kvality odpadu pro další nakládání s ním nebo pro zjištění jeho vlastností a dokumentace tohoto vzorkování se provádí v souladu s technickou normou ČSN EN 14899 Charakterizace odpadů - Vzorkování odpadů - Zásady přípravy programu vzorkování a jeho použití. Postupováno bude v souladu s doporučeným postupem, který je uveden v Metodickém pokynu odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi z roku 2018. Výkopová zemina bude odvezena na místo určené investorem stavby s upřednostněním druhotného využití zeminy na drážním pozemku. Přebytečná výkopová zemina, kterou nelze využít na původním pozemku je podle platné legislativy odpadem. Takovou zeminu je pak možné odstranit pouze předáním oprávněné osobě provozující zařízení schválené dle zákona dle zákona č. 541/2020 Sb. § 21 a 22, tj. se souhlasem příslušného krajského úřadu. (Nebo oprávněné osobě provozující existující zařízení schválené dle zákona č. 185/2001 Sb. § 14 odst. 1. Tato zařízení mohou být provozována do konce platnosti stávajícího souhlasu nejdéle však zařízení ke sběru odpadů do konce roku 2022, zařízení k využívání a odstraňování odpadu do konce roku 2023.)

Při provozu stavby se nepředpokládá vznik významného množství odpadů.

**Tab. 5:** Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad)

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Celkové množství odpadů za PS a SO (tuny)	Nakládání s odpadem
<b>07 Odpady z organických chemických procesů</b>				
07 03 04	Jiná organická rozpouštědla, promývací kapaliny a matečné louhy	N	0,030	Předání k likvidaci
<b>08 Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání nátěrových hmot (barev, laků a smaltů), lepidel, těsnících materiálů a tiskařských barev</b>				
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	0,020	Předání k likvidaci
<b>15 Odpadní obaly; absorpční činidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené</b>				
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	0,020	recyklace v max. možné míře / předání k likvidaci
15 01 02	Plastové obaly	O	0,020	recyklace v max. možné míře / předání k likvidaci
<b>16 Odpady v tomto katalogu jinak neurčené</b>				

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Celkové množství odpadů za PS a SO (tuny)	Nakládání s odpadem
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	O	0,040	recyklace v max. možné míře / předání k likvidaci
<b>17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)</b>				
17 03 03	Uhelný dehet a výrobky z dehtu	N	0,050	předání k likvidaci
17 04 05	Železo a ocel	O	0,200	druhotná surovina
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	100	recyklace v max. možné míře / předání k likvidaci
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N	2,000	Předání k likvidaci

**Tab. 6:** Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby dle jednotlivých provozních souborů a souborů stavby

Kód druhu odpadu	Jedn.	Kat.	Popis druhu odpadu	PS 10-02-81	PS 11-02-91
07 03 04	t	N	odpadní ředidla		0,030
08 01 11	t	N	odpadní barvy a laky		0,020
15 01 01	t	O	papírové a lepenkové obaly	0,010	0,010
15 01 02	t	O	plastové obaly	0,010	0,010
16 02 14	t	O	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístr. nn - Al, Cu a vz. kovy)	0,010	0,030
17 03 03	t	N	asfaltové stavební nátěry		0,050
17 04 05	t	O	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje		0,200
17 05 04	t	O	výkopová zemina - odkop		100,000
17 05 07	t	N	lokálně znečištěný štěrka (z okolí výhybek)		2,000

Součástí projektové dokumentace je také seznam společností zabývajících se využíváním, příp. odstraňováním odpadů v dané lokalitě stavby. Tento seznam má pouze informativní charakter a není pro zhotovitele stavby závazný. Zhotovitel stavby je povinen si zajistit skládky nebo další zařízení k nakládání s odpady sám včetně prověření jejich kapacit, aby bylo zajištěno odstranění, příp. využití všech druhů a množství odpadů vzniklých realizací stavby. Zhotovitel bude při zajišťování kapacit skládek zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20 % vyšší. Další informace o sběrných dvorech a odběrných místech odpadů jsou lze získat na portálu Ministerstva životního prostředí.

Název provozovatele: Marius Pedersen a.s.  
 IČ: 42194920  
 Typ zařízení: Stacionární zařízení  
 Typ povolení: §14 odst. 1  
 IČZ: CZE00191  
 Adresa zařízení: Dělnická 380, 533 01 Pardubice  
 Kontakt: +420 493 646 960  
 Sídlo: Průběžná 1940/3, Hradec Králové, 50009  
 Povolené odpady zařízení: všechny odpady uvedené v tabulce (O, N)

Kovový odpad bude odvezen do sběrného dvoru, ostatní obyčejný odpad na řízenou skládku a případný nebezpečný odpad do sběren nebezpečného odpadu. Odpady budou předány k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění (např. skládka skupiny S - nebezpečný odpad nebo spalovna nebezpečného odpadu) nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

Vyřazená zařízení budou předán správci majetku k případnému dalšímu využití na náhradní díly. S vyzískaným materiálem bude nakládáno ve smyslu směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Doklady o likvidaci odpadů doloží dodavatel stavebních prací investorovi stavby při předání stavby do užívání. Zhotovitel se dále zaváže, že odpady předá pouze osobě oprávněné (dle zákona o odpadech). V rozpočtové části stavby jsou vyhrazeny prostředky na likvidaci odpadů stavby. Doklady o likvidaci odpadu zhotovitel zpracuje s ohledem na finanční náklady stavby (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“.

### ***Půda***

Realizací nedojde k dotčení pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF). Zemina z výkopů pro vedení kabeláže bude opět použita na stavbě k jejich záhozu. Pro minimalizaci negativních vlivů na půdu je především nutné zabránit unikům ropných látek při provozu dopravních prostředků a stavebních zařízení, ale také úniku používaných závadných látek při výstavbě. V případě kontaminace půdy je nutno okamžitě zahájit sanaci znečištěného půdního krytu, proto je nutné na stavbě mít k dispozici vhodné sanační prostředky.

### ***Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů***

Návrh na minimalizaci vlivů na životní prostředí obecně zahrnuje níže uvedené opatření:

- v blízkosti obytné zástavby provádět stavební práce mimo dobu nočního klidu, tj. pouze od 6:00 do 22:00 při dodržení stanovených hygienických limitů v nařízení vlády č. 272/2011 Sb.;
- pro snížení hlučnosti při výstavbě využít stávajících komunikací s přednostním trasováním mimo zastavěné území;
- stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu a při odstavení na staveništi je zajistit proti možným úkapům pohonných hmot;
- pro minimalizaci prašnosti v období delšího sucha bude prováděno skrápění ploch staveniště, příjezdových komunikací na staveniště;
- příjezdové komunikace udržovat pravidelnou očistu v souladu s § 28 zákona o pozemních komunikacích;
- při pokládce kabelizace po mostním objektu/propustku zamezit znečištění vodního toku a zatarasení vodního toku materiálem či odpady ze stavby;
- v případě havárie při realizaci stavby kontaktovat hasiče, u havárie menšího rozsahu v půdním prostředí okamžitě sanovat doporučenými sanačními prostředky;
- pro případ havárie musí být na staveništi přítomna havarijní souprava;
- potřeba havarijního plánu, popřípadě plánu povodňového může vyplynout z projednání s příslušnými vodoprávními úřady nebo správcí povodí a dotčených vodních toků;
- při nakládání s odpady dodržovat veškeré povinnosti vyplývající ze zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a z jeho prováděcích vyhlášek.

### ***b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,***

Předmětná stavba nezasahuje na území zvláště chráněného území ani stavba se nenachází v přírodním parku. Stavba bude realizována na stávajícím drážním tělese a v jeho blízkosti. V rámci stavby bude umístěny dva stožáry BTS v k. ú. Staré Jesenčany u železničního přejezdu P5350 (výška stožáru 35 m), vzhledem k okolní infrastruktuře není významné ovlivnění krajinného rázu těmito stožáry předpokládáno.

Stavbou nebude dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek, VKP ze zákona, památný strom ani lesní pozemky. Nebudou kříženy vodní toky a nepředpokládá se zásah do VKP ze zákona – vodní tok a niva. Nebudou dotčeny ochranná pásma lesa (do 50 m od hranice PUPFL).

Kácení vzrostlých dřevin a porostů dřevin s plochou nad 40 m<sup>2</sup> vyžadujících povolení ke kácení příslušného orgánu ochrany přírody dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb. se nepředpokládá.

Významný vliv stavby na rostlinstvo, zvířata či jejich ekosystémy není předpokládán, neboť jsou stavbou dotčeny drážní pozemky. Dotčení stavbou nemůže být takové, aby poškodilo, ovlivnilo či zničilo jejich populaci. Dále se přímo v místě stavby nevyskytují žádné zvláště chráněné druhy rostlin či živočichů. Vzhledem k uvedenému se nepředpokládá významný zásah do biotopu nebo stanoviště zvláště chráněného druhu živočichů a rostlin, také není s ohledem na rozsah a charakter stavby předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy. Pro záměr nebude nutné žádat výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V okolí blízkém stavby se vyskytují druhy živočichů a rostlin adaptované na prostředí sídla, živočichové a rostliny typické pro polní ekosystémy. V období výstavby bude zajištěna kontrola výkopů z důvodu ochrany

drobných živočichů (ježci, žáby, apod.), kteří mohou ve výkopech uváznout. Živočichové budou vyjmuti z výkopů a vráceni do svého biotopu nebo budou výkopy ohrazeny umístěním zábran proti pádu živočichů do výkopů.

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru není předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy.

**c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,**

Stavba se nezasáhne na území soustavy Natura 2000. Vyjádření dotčených orgánů bude přiloženo v dokladové části.

**d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,**

Předmětná stavba svým charakterem a umístěním nenaplnuje žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, proto není vyžadováno zjišťovací řízení podle uvedeného zákona a nejsou stanoveny podmínky posuzování vlivů na životní prostředí.

**e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,**

Stavba není posuzována dle zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci, v platném znění.

**f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.**

Nová ochranná pásma vzniknou pro nově položené zabezpečovací a silnoproudé kabely nn. Pro sdělovací a zabezpečovací kabely je ochranné pásmo 0,5 m od krajního kabelu na obou stranách (dle zákona č. 127/2005 Sb., zákon o elektronických komunikacích). Pro zemní kabely nn je ochranné pásmo 1,0 m od krajního kabelu po obou stranách (dle zákona č. 458/2000, energetický zákon).

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

Malý negativní vliv se projeví při stavebních pracích krátkodobým ovlivněním kvality ovzduší a hladiny hluku v blízkém okolí stavby, přičemž přístup bude realizován po stávajících komunikacích a výkopy pro kabelové vedení budou prováděny ručně nebo za použití drobné mechanizace. Práce na svršku a spodku budou probíhat strojně. Zemní práce budou probíhat pouze v denní době (6:00 – 22:00).

Provozem nové BTS dojde ke zvýšení elektromagnetického záření v pásmu GSM-R (876-88 MHz a 921-925 MHz). Pro jednotlivé BTS byla vypracována hygienická zpráva pro územní řízení, která byla projednána s místně příslušnou Krajskou hygienickou stanicí.

Vzhledem k charakteru stavby není předpokládán negativní vliv provozu i realizace stavby na zdraví obyvatel.

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

**a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Pro obsluhu stavby budou využívány stávající pozemní komunikace. V jednotlivých stanicích jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace a elektrické energie. Pro účely výstavby se nepředpokládá nutnost využití stávajících nebo nově budovaných objektů. Pro speciální práce profesí sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou zavedeny pro liniové stavby. Nákladní automobily či stavební stroje budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách ve stanicích. Stavba je umístěna na drážních pozemcích na trati a v oblasti žel. stanic, které svým charakterem tvoří uzavřené oblasti. Pozemky ani stavby ostatních vlastníků nebudou stavbou dotčeny a nebude omezeno jejich hospodaření.

**a) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy**

Pro řádné provedení stavby není nutné budovat technickou a dopravní infrastrukturu a není potřeba budovat nové dopravní trasy. Plocha ZS je přístupna silničním motorovým vozidlům ze silniční sítě. Pro obsluhu stavby budou využívány stávající pozemní komunikace.

**c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací pro kabelové trasy, je nutné brát zřetel na stávající pozemní síť. Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoli práce prováděné v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypískání a sondy budou provedeny na náklad zhotovitele stavebních prací a jsou podkladem pro zahájení prací. Při výstavbě je nutné

rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací apod. Počet pracovníků na stavbě je věcí dodavatelů, jejich sociální zabezpečení si zajišťují dodavatelé svými kapacitami. Realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Práce může provádět pouze odborná firma s platným oprávněním pro práce na železniční dopravní cestě. Zhotovitel před zahájením prací musí zajistit proškolení zaměstnanců vykonávajících práci z bezpečnosti práce při vstupu na železniční dopravní cestu. Při vykonávání prací odpovídá zhotovitel za dodržování bezpečnostních předpisů a norem podle platné legislativy a předpisů SŽ. Všechny osoby, které pracují na elektrifikovaných tratích, musí mít elektrotechnickou kvalifikaci minimálně „osoba poučená“ dle přílohy č. 4 vyhl.100/1995 Sb. Osoby, které na elektrifikovaných tratích organizují a řídí stavební práce a jiné neelektrické práce musí být navíc odborně vyškoleny a musí vykonat odbornou zkoušku v rozsahu určeném příslušnými předpisy (vedoucí práce dle předpisu SŽDC Zam 1).

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací je nutné brát zřetel na stávající podzemní inženýrské sítě. Při manipulaci s jeřábem v blízkosti silnoproudých elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele. Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽ, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽ o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽ. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., SŽDC Zam1 (platný od 1. 1. 2020) a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Prostor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje (mimo přejezd) je prostorem veřejně nepřístupným (§ 4a zákona č.23/2000 Sb., kterým se mění zákon o drahách č. 266/1994 Sb.). V tomto prostoru se mohou pohybovat pouze osoby, které splňují stanovená zdravotní a smyslová kritéria pro činnost v tomto prostoru a které absolvovaly příslušná školení.

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku. Na každém pracovišti musí být sevcívěna požární hlídka a bude zde vedena požární kniha, kde budou vedeny veškeré informace o stavu a kontrolách hasebních prostředků a veškerých hasebních zásazích. Knihu kontroluje Technický dozor investora a musí být vždy k dispozici kontrolám ze strany požárních orgánů. Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasicími přístroji a soupravou ručních hasebních prostředků. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější. Na stavbě nesmí být umístěna světla nebo barevné plochy zaměnitelné návestními znaky, nebo takové, které by mohly jinak ohrozit bezpečnost drážní dopravy – jedná se o oslnění řidičů drážních vozidel. Tento požadavek je nutno respektovat při osvětlení kolejíště.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Pro realizaci stavby nebude nutné kácení dřevin, asanace nebo demolice stávajících staveb.

#### **d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Plocha zařízení staveniště nevyžaduje trvalé zábory. Plocha zařízení staveniště je navržena v blízkosti provádění stavebních prací mimo rozhledové poměry na drážním pozemku investora (v k. ú. Staré Jesenčany). Plocha zařízení staveniště je zakreslena na koordinačním výkrese (C.3). Konkrétní umístění a velikost plochy zařízení staveniště bude záležet na zhotoviteli.

#### **e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Staveniště neomezuje komunikace pro pěší ani pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a není nutné navrhovat pro tyto osoby žádné náhradní trasy.

Přechody přes výkopy, v místech, kde to vyžádá situace, a to během výkopových prací, bude provedeno zajištění v souladu s přílohou č. 3 k nařízení vlády č. 591/2006 Sb., kapitola III – Zajištění výkopových prací, čl. 2–4. Na veřejných prostranstvích a veřejně přístupných komunikacích musí být přes výkopy zřízeny přechody nebo přejezdy, kapacitně odpovídající danému provozu, dostatečně únosné a bezpečné. Přechody o šířce nejméně 1,5 m budou opatřeny zábradlím včetně zarážky pro slepeckou hůl na obou stranách.

#### **f) základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemín**

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby má stavba relativně nízký objem zemních prací, a proto není tato problematika zpracována samostatně. Předpokládaná vytěžená zemina činí 100 t. Zemina z výkopů bude opět použita pro zához, přebytečná zemina bude odvezena na skládku.

#### **g) návrh optimálního postupu výstavby**

Stavební část stavby bude ukončena před aktivací ETCS. V předstihu budou provedena pokládka zabezpečovací a sdělovací kabelizace, montáž balíků v kolejišti, výstavba BTS a umístění technologie ETCS a GSM-R na CDP Praha. Bude vyhotoven nový adresný SW jednotlivých stanic včetně SW DOZ. SW bude přezkoušen na simulátoru. Předpokládá se postupná aktivace systému ETCS po jednotlivých stanicích. Minimálně 1 měsíc před aktivací ETCS v řešené řízené oblasti bude k dispozici softwarové vybavení pro cvičný sál z důvodu zácvičení dispečerů.

Výluky veřejné dopravy se nepředpokládají. Výměna SW ve stanicích proběhne v nočních vlakových pauzách, kdy se současně přehraje adresný SW ve stanicích a zároveň se postupně na všech pracovištích dispečerů CDP Praha přehraje SW DOZ včetně pracovišť DŽDC, PPV a cvičného sálu. Na závěr stavby bude provedena aktivace ETCS v celém tr. úseku Pardubice (mimo) – Hradec Králové (mimo).

Časový harmonogram stavby a termíny výluk pro realizaci stavby budou upřesněny zhotovitelem v žádosti o výlukový rozkaz. Časový harmonogram celé stavby a technologický postup prací v ochranném pásmu dráhy bude před zahájením stavby vypracován zhotovitelem a projednán se zástupci jednotlivých složek OR.

#### **h) požadavky na postupné uvádění do provozu, požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace stavby**

Stavba bude předána jako celek, postupné uvádění do provozu se nepředpokládá. Bude respektována nutnost zkušebního provozu. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. Bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

Během vlastní realizace stavby dojde k lokálnímu zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky. Pro eliminaci těchto vlivů je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy a havarijním řádem. Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Proto o použití vozidel na stavbě musí dodavatelé požádat stavební dozor investora na stavbě po předložení dokladu o garanční prohlídce vozidla. O těchto dokladech bude na stavbě vedena kniha, která může být veřejně kontrolovatelná. Parkování vozidel a mechanizace musí být prováděno s dodržemím všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí, a to na zpevněných plochách zařízení staveniště viz předchozí kapitoly, zajištěné proti úniku olejů a pohonných hmot zachytitelnými vanami. Tyto parkovací plochy budou dodavateli smluvně určeny a stavební dozor investora bude dbát na jejich dodržování. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek. Pro jízdy silničních vozidel je nutné co nejméně využívat volného terénu, při jízdě v uliční síti udržovat čistotu komunikací k tomu vyčleněnými pracovníky a při jízdě dodržovat stanovenou rychlost. K likvidaci hořlavého odpadu se nesmí využívat jejich pálení, ale odvoz na řízenou skládku. Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště na veřejné komunikace je nutné zajistit čištění veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy. Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částic do volného terénu při jízdě. Dobrou organizací práce je nutné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou. Z prostorů zařízení staveniště nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující. Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 185/2001 Sb. na náklady stavebníka. Pozemek musí být náležitě upraven a přebytečný materiál odvezen na určenou skládku. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede

investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

Realizace stavby bude probíhat na pozemcích dráhy. Vzhledem k rozsahu a povaze práce se nebude staveniště oplocovat. Úpravy ve stávajících objektech – přístup bude zamezen uzamčením dveří.

Zajištění výkopů a jam proti pádu osob do hloubky: ve vzdálenosti větší než 1,5 m od hrany výkopu – vhodnou zábranou zamezující přístupu osob do prostoru ohroženého pádem do hloubky, tj. páskou umístěnou ve výšce 1,1m, v ostatních případech dřevěným dočasným zábradlím. U všech výkopů bude upřednostňováno jejich bezprostřední zasypání v rámci jedné pracovní směny. Za dostatečné zajištění se považuje i zemina z výkopu, uložená v sypkém stavu do výše nejméně 0,9 m. Zábradlí a zábrany smí být přerušeny pouze v místech přechodů nebo přejezdů. Při realizaci navržené stavby může dojít k dočasnému krátkodobému zvýšení hluku v nejbližším okolí stavby, při využití strojní techniky apod. Toto bude zmírněno organizací výstavby, např. časovým omezením činnosti stavebních strojů, práce mimo klidové časové pásmo.

Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby nejsou zapotřebí. Pokud se budou na pozemních komunikacích a v jejich bezprostřední blízkosti nacházet otevřené výkopy a jámy, musí být zabezpečeny vhodným opatřením tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb chodců (označení a oplocení výkopu, provizorní láva pro pěší apod.). V případě potřeby bude v předeměných úsecích pozemních komunikací umožněn průjezd vozidel IZS – Integrovaného záchranného systému.

Speciální podmínky pro provádění stavby nejsou stanoveny. Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění. Budou akceptovány podmínky stanovené jednotlivými správami SŽ s. o. OŘ Hradec Králové. Budou splněny následující podmínky Správy pozemních staveb OŘ Praha:

- zahájení a ukončení prací nahlásit místnímu správci Jakubovi Langmayerovi, tel.: 739588688;
- práce budou prováděny za provozu CDP, provoz CDP nesmí být narušen;
- předpokládá provedení úprav a doplnění vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení na CDP Praha. Do stavebních konstrukcí nebude zasahováno. Případné bourací práce, prováděné v objektu CDP Praha, provádět šetrně, nesmí být prováděn zásah do nosných konstrukcí objektu;
- požaduje doložit kompletní dokumentaci vč. revizí ke všem protipožárním postupům;
- nové rozvody kabelových vedení ukládat do kolektoru, kabelovodů v podlaže, nebo uložit na kabelových roštech pod stropem místností. Prostupy zdmi dozdít a zednický začistit. Stavbou porušené plochy (omítek, soklu, podlah, ...aj.) uvést do původního stavu. Zajistit vymalování prostor dotčených stavbou;
- po dokončení stavby provést úklid staveniště.
- neporušit inženýrské sítě ve správě SPS Kontakt: Ing. Lukáš Klauz, tel.: 725 805 788.

Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení, a to v prostoru stavby na plochách navržených v této PD. Umístění a rozmístění jednotlivých ploch zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat provozní soubor a stavební objekty. Jako plocha vhodná pro zařízení staveniště byla vytypována plocha v blízkosti výstavby BTS o ploše cca 12 m<sup>2</sup>. Plocha se nachází na pozemku investora, mimo rozhledové poměry přejezdu. Technické i sociální vybavení jednotlivých areálů zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace. Staveniště je dostupné ze silnice III. třídy i z kolejiště. Přístupové cesty a plochy zařízení staveniště jsou znázorněny na výkresech koordinačních situací stavby (část C.2). Zařízení staveniště bude sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasícími přístroji. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízeních staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku. Plocha zařízení staveniště bude oplocena proti přístupu nepovolaných osob oplocením o výšce 1,8m. Kritériem pro výběr subdodavatelů firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení. Při provádění prací za nepřerušného silničního provozu je nutno na dotčených železničních přejezdech zachovat dostatečný rozhled – do jeho rozhledového pole nesmí být umístěno zařízení staveniště nebo deponie materiálu ani odstavována mechanizace. Po dokončení prací bude proveden kompletní úklid staveniště s úpravou terénu a veškerým odvozem zbytkového materiálu. Přebytkový materiál a zemina nesmí být ukládány na drážní pozemky ani do drážních odvodňovacích zařízení mimo vytýčené staveniště. Plochy ZS a komunikace (poštní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkyprí a osejí travním semenem.

## **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

Netýká se.

### **Přílohy:**

Příloha č. 1: Statický rychlostní profil V150