



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

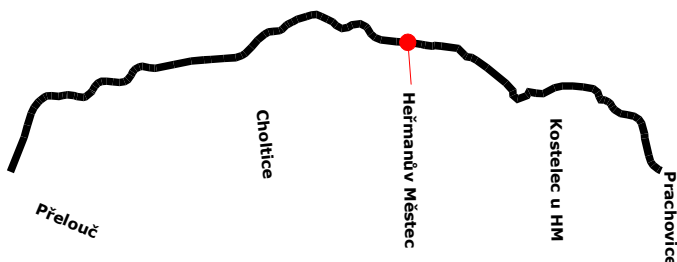
Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
002	08/2022	1. ETAPA- výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec	Ing. Petr Burda
001	06/2022	1. ETAPA- výstavba nástupišť	Ing. Petr Burda
000	02/2022	Odevzdání - Dokumentace se zpracovanými připomínkami	Ing. Petr Burda
P02	10/2021	Odevzdání - DUSP k připomínkám	Ing. Petr Burda

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	EXPROJEKT s.r.o.	 EXPROJEKT
Adresa: Kontakt:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Zhotovitel objektu:	DRAWINGS s.r.o.	 DRAWINGS
Adresa: Kontakt:	Opavská 845, 721 00 Ostrava-Svinov T: +420 592 750 147 E: info@drawings-ov.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Igor Kekely	Specialista:

Název stavby/akce:	Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč - Prachovice	Označení investora: S621500628
		Označení zhotovitele: 2020-202
Název části:	Souhrnná část	Označení části: B
Název objektu/díleční části:		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy: Název díleční části přílohy:		Číslo přílohy:
Odpovědný projektant: Ing. Petr Burda	Zpracovatel přílohy: Ing. Petr Burda	Měřítko: Formáty:
Kraj: Pardubický	Katastrální území: Dle technické zprávy	TUDU: 1541 xx
		Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS
		Smluvní datum zpracování: 19. 8. 2022

Kódové označení přílohy
S621500628_PDPS_BXXXX_XXXXXXXXXX_XX_X_XXX_002
[Prostor pro další informace]

STAVBA: „Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice“

STUPEŇ: **Dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy + dokumentace pro provádění stavby (DUSP+PDPS)**

Dokumentace je vypracována dle Příloha č. 10 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. v platném znění

Souhrnná technická zpráva

VYPRACOVAL: **Ing. Petr Burda, zástupce hlavního inženýra projektu**

DATUM: **srpen 2022**

Poznámka: Součástí této STZ jsou i jednotlivé části-podsložky B. Souhrnná část (B1-B9), které jsou zapracované do textu, nebo jsou přiložené jako samostatná složka za samotným textem souhrnné části, popřípadě budou doplněny v rámci následujících dílčích odevzdání dokumentace.

OBSAH:

SEZNAM ZKRATEK	3
B1. POPIS ÚZEMÍ	5
B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	14
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	14
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	16
B2.3 Celkové technické řešení	16
B2.4 Bezbariérové užívání stavby	17
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby	17
B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	18
B2.7 Základní popis stavebních objektů	20
B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	22
B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	23
B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	23
B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	24
B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	25
B4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	25
B5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	25
B6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	25
B7. OCHRANA OBYVATELSTVA	25
B8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	26
B9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	27
B10. PŘÍLOHY	27
B10.1 Geotechnický průzkum pražcového podloží	27
B10.2 Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	27
B10.3 Energetické výpočty	29
B10.4 Protikorozní ochrana	30
B10.5 Graf dynamického průběhu rychlosti	30

Seznam zkratk

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovacího zařízení
d.ú.	definiční úsek
DÚ	Drážní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek
EPS	elektrická požární signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	knižní jízdní řád
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
Odb.	odbočka
PD	přípravná dokumentace
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa

PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZTS	poplachový zabezpečovací a tísňový systém
RD	releový domek
SO	stavební objekty
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	Trafostanice
TTP	Tabulka traťových poměrů
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽST	železniční stanice

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

B1. Popis území

- 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 „**Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice**“ v rozsahu, v jakém je navržena, má charakter rekonstrukce stávající drážní infrastruktury a nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Území je v současnosti využito tělesem regionální železniční Přelouč - Prachovice č. 015 (dle knižního jízdního řádu). Dotčené TÚDU: 1541C1, 1541CA, 1541CC, 1541CE žst. Heřmanův Městec.

Toto území má charakter plochy dopravy. **Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách.** Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou železniční trať Přelouč - Prachovice.

Stavba **Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice** - Začátek stavby km 13,417 865, konec stavby km 13,844 385.

Související stavba „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť“ – v rámci této etapy budou provedeny práce v ŽST Heřmanův Městec.

Stavba se nachází na území Pardubického kraje. Svým rozsahem – zasahuje na k. ú.: Heřmanův Městec 638731

Stavbou dotčené kolejiště je napojeno na dosavadní technické vybavení území. Liniová část stavby, stavební objekty a provozní soubory, až na výjimky, jsou realizovány ve stávajícím obvodu dráhy, na pozemcích Správy železnic, s.o. a Českých drah, a.s.

Správcem trati je Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové.

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

Stavba se většinou nachází na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích ve vlastnictví České republiky, právo hospodařit s majetkem státu - Správa železnic, státní organizace, popřípadě ČD a.s. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku. Připravovaná stavba tedy není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Pardubického kraje.

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

Stavba nevyžaduje výjimky z obecných požadavků na využívání území.

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

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny jak v samotné části B. Souhrnné technické zprávy, tak i v jednotlivých částech dokumentace, zejména v části D. Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení. Samotné stanoviska DOSS jsou pak doložené v části N. Dokladová část, této dokumentace.

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

Geomorfologické poměry

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) náleží zájmové území do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší). Oblast geomorfologicky náleží do Hercynského systému a provincie Česká vysočina:

Provincie:	Česká vysočina	Česká vysočina
Soustava (subprovincie):	Česká Tabule	Česko-moravská soustava
Podsoustava (oblast):	Východočeská tabule	Českomoravská vrchovina
Celek:	Svitavská pahorkatina	Železné hory
Podcelek:	Chrudimská tabule	Sečská vrchovina

Klimatické poměry

Studované území leží většinou v mírně teplé klimatické oblasti MT 10. Místní klima je charakterizováno dlouhým a teplým létem, s mírnou zimou. Roční srážkový úhrn je 600 - 700 mm.

Charakteristika mírně teplé podoblast MT10

Počet letních dnů	40 - 50
Počet dnů s průměrnou teplotou 10 °C a více	140 - 160
Počet mrazových dnů	110 - 130
Počet ledových dnů	30 - 40
Průměrná teplota v lednu	-2 °C - (-3 °C)
Průměrná teplota v červenci	17 - 18
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	100 - 120
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	120 - 150

Geologické poměry

Z geologického hlediska tvoří podloží tři typy hornin a sedimentů. V oblasti výběžku Železných hor v jižní části území se nacházejí zvrásněné prvohorní horniny (břidlice, droby, křemence, vápence). Dále pak druhohorními horninami (pískovce, jílovce) a na severním okraji území jsou zastoupeny čtvrtohorní hlíny, spraše, písky a štěrky. Půdní poměry území jsou charakterizovány několika půdními typy. V okolí vodních toků tvoří půdní pokrýv gleje; na tyto půdy navazují kambizemě. Okrajově najdeme v území také hnědozemě a pseudogleje v severním okraji území.

Tektonika a seismická aktivita

Seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036 (která ukončila platnost 1.4.2010), nepatří zájmové území do seismických oblastí, není tedy potřeba uvažovat účinky zemětřesení. Ve smyslu ČSN EN 1998-1, tabulka 3.1 - Typy základových půd, lze zjištěné základové poměry, resp. půdy (křídové uložení) charakterizovat typem B.

Podle mapy seismických oblastí ČR, obr. NA.1 ČSN EN 1998-1/Z4, se v celém zájmovém území uvažuje referenční zrychlení a_{gR} menší než 0,03 g.

Poddolovaná území a ložiska surovin

Podle České geologické služby - Geofondu ČR nejsou v prostoru zájmového území železniční trati evidována žádná poddolovaná území ani ložiska surovin.

Geodynamické jevy

Dle České geologické služby jsou v okolí zájmového území železniční trati nejsou evidovány svahové nestability.

Hydrogeologické poměry

Hydrogeologické poměry území jsou dány geologickou stavbou.

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

- Geotechnický průzkum pražcového podloží (4G Consite s.r.o.. 05/2021), Podrobněji bude zhodnoceno v samostatné části B.10.1 Geotechnický průzkum pražcového podloží část B
- Geotechnický průzkum mechanického znečištění kolejového lože (4G Consite s.r.o.. 05/2021), Podrobněji zhodnoceno v samostatné části B.10.1 Průzkum mechanického znečištění kolejového lože C
- Geotechnický průzkum vybraných umělých staveb (mostů, propustků) (4G Consite s.r.o.. 05/2021), Podrobněji zhodnoceno v samostatné části B.10.1 – stavebně technický průzkum D
- Geotechnický průzkum chemické analýzy znečištění zemin (4G Consite s.r.o.. 05/2021), Podrobněji zhodnoceno v samostatné části B.10.1 Geotechnický průzkum část E
- NKPP (4G Consite s.r.o.. 05/2021), Podrobněji zhodnoceno v samostatné části B.10.1 Návrh konstrukce pražcového podloží část F

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- těleso železniční trati nezasahuje do záplavového území
- nachází se v blízkosti dobývacího prostoru Kostelec u Heřmanova Městce (surovina písky)
- okrajově zasahuje do území s archeologickými nálezy kategorie II.
- Stavba se nachází v blízkosti Přírodního parku Heřmanův Městec ev. č. 5895.
- Stavba se nachází v blízkosti evropsky významné lokality (EVL) Heřmanův Městec
- zasahuje do silničního ochranného pásma ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., konkrétně se jedná o silnice I/17, místní a účelové komunikace.
- zasahuje do ochranného pásma inženýrských sítí drážních i mimodrážních

1. VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovně rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

Řešený úsek trati mezi Přeloučí a Prachovicemi nezasahuje do žádného zvláště chráněného území. Stavba bude probíhat v blízkosti Přírodní památky ev. č. 680 „Meandry Struhy“ (regionální biocentrum ÚSES). Realizaci stavby v souladu s projektovou dokumentací je vyloučen negativní stavby na tuto lokalitu. Vzhledem ke vzdálenosti od trati nebudou zvláště chráněná území realizací záměru nijak ovlivněna.

Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován § 3 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

VKP ze zákona

Řešený úsek trati zasahuje do VKP ze zákona.

VKP registrované

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaného VKP dle § 6 zákona č.114/1992 Sb., v platném znění.

Pro posuzovaný záměr není třeba žádat příslušný úřad o udělení závazného stanoviska k zásahu do významného krajinného prvku. Realizací záměru nedojde k ohrožení či oslabení ekologicko-stabilizačních funkcí VKP.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

ÚSES je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

V souvislosti s realizací záměru dojde pravděpodobně k dočasnému ovlivnění lokalit navržených pro realizaci lokálních prvků ÚSES v těsném sousedství trati, a to v souvislosti s nezbytným kácením dřevin v blízkosti drážního tělesa. Ke zlepšení či postupnému budování lokálních prvků ÚSES lze využít náhradních výsadeb, které mohou orgány ochrany přírody stanovit v rámci povolení kácení zeleně z důvodu realizace záměru.

Migrační prostupnost

Řešenou stavbou nedojde ke vzniku nové migrační bariéry, proto lze konstatovat, že posuzovaný záměr neovlivní stávající migrační prostupnost železničního koridoru.

Krajinný ráz

Předmětem záměru je rekonstrukce drážní infrastruktury, především většinově technologického charakteru. Tyto úpravy jsou z pohledu krajinného rázu marginální, realizací záměru nedojde k vytvoření žádné nové vizuální dominanty ani k vytvoření nového technicistního prvku, který by mohl ovlivnit přírodní, kulturní či estetické charakteristiky krajinného rázu. Samotné drážní těleso je v území dlouhodobě stabilizováno. Negativní vliv záměru na krajinný ráz tak lze vyloučit.

Nerostné suroviny

Území není poddolované.

Záměr nepřichází do přímého kontaktu se svahovými nestabilitami.

Kulturní památky a archeologické nálezy

Nemovitě kulturní památky

Realizací záměru nedojde k dotčení žádné nemovitě kulturní památky.

Archeologická a paleontologická naleziště

Na celém území ČR, které bylo osídleno či jinak využíváno člověkem od počátků lidstva do současnosti, lze učinit archeologický nález. Pro celé území republiky proto archeologové používají v souladu se zákonem o památkové péči pojem „území s archeologickými nálezy“.

Dle informací Státního archeologického seznamu ČR zasahuje řešený úsek trati okrajově do dvou lokalit se statutem ÚAN II (území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100%),

2. VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích) a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích). Stavba se nachází v blízkosti evropsky významné lokality (EVL) Heřmanův Městec. Realizaci stavby v souladu s projektovou dokumentací je vyloučen negativní stavby na tuto lokalitu.

Lokality soustavy Natura 2000 nebudou záměrem přímo dotčeny a nepředpokládáme jejich negativní ovlivnění realizací záměru.

Dne 18.12.2020 byla v rámci zpracování ZP na Krajský úřad Pardubického kraje zaslána žádost o vyjádření z hlediska vlivu záměru na území soustavy NATURA 2000 v souladu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a žádost o vyjádření, zda je záměr předmětem posuzování dle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, a tedy zda podléhá zjišťovacímu řízení dle uvedeného zákona.

Dne 9.1.2020 obdržel projektant výše uvedená vyjádření, ve kterých je konstatováno:

Posuzování vlivů na životní prostředí

Krajský úřad Pardubického kraje, jako příslušný úřad podle ust. § 23 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., na základě předložených podkladů konstatuje, že předkládaný záměr není záměrem dle § 3, písm. a) zákona, protože není uveden v příloze č. 1 k zákonu a na jeho posuzování se nevztahují ustanovení zákona. Proto nebude posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona.

a dále též

Stanovisko dle § 45i ZOPK

Záměr nebude mít samostatně či ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti jednotlivých evropsky významných lokalit, nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Pardubického kraje.

Ochranná pásma dopravní infrastruktury

Ochranné pásmo je ohraničené území v němž je zakázána jiná činnost než ta, pro kterou bylo toto území vymezeno. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem. Ochranná pásma, týkající se ochrany dopravy, jsou stanovena v jednotlivých zákonech, vydávaných většinou Ministerstvem dopravy.

Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu, včetně zařízení stavenišť, situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Obvod dráhy je u celostátní dráhy a u regionální dráhy vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994).

V koordinačních situacích (část dokumentace C.3) je zakreslena hranice drážních pozemků (ČD, a.s., a Správy železnic, s.o.) z podkladů, zpracovaných geodetem. Tyto podklady byly aktualizovány podle platných údajů z katastru nemovitostí.

Ochranné pásmo silnic I., II. a III. třídy

Ve stavbě není uvažováno s přeložkami pozemních komunikací, nicméně v místě křížení tratě se silniční komunikací dojde k dotčení silničního ochranného pásma. Hranice silničních ochr. pásem je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice nebo rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu ostatních komunikací I. třídy
- 20 m od vozovky silnice III. tř.
- 15 m od osy přilehlého jízdního pásu silnic II. a III. tř. a místních komunikací II. tř.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Během realizace záměru stavby budou dotčena ochranná pásma různých inženýrských sítí. Bude se jednat zejména o kabely nn, vn v majetku Správy železnic, státní organizace, ČD, a.s. a ČEZ Distribuce, a.s., atd.

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinačních situací. Ochranná pásma inž. sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do koordinačních situací zakreslena a proto jsou textově uvedena na tomto místě:

Ochranné pásmo elektrického vedení

Stavbou dotčené kolejiště bude křížováno jak vzdušným, tak zejména podzemními vedením inženýrských sítí vvn, vn a nn.

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110 kV a 3 m pro vedení nad 110 kV od krajního kabelu na každou stranu.

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

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Při křížení s dálkovým optickým kabelem je nutné dodržení zejména ČSN 73 6005. DOK v chráničce je třeba v místě křížení kryt betonovými korýtky v délce přesahující místo křížení 1 m na obě strany.

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranné pásmo plynovodů je definováno následovně:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně – 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm – 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm – 12 m
- u VTL plynovodu nad 40barů DN 700 (NET4GAS) – 4m na obě strany, bezpečnostní pásmo 200m na obě strany
- u nízkotlakých a středotl. plynovodů a přípojek v zast. území – 1 m
- u technologických objektů – 4 m

Ochranné pásmo ropovodů

Při práci v ochranném pásmu ropovodu je třeba dodržovat vládní nařízení č.29/1959 Sb. (jak je stanoveno v přechodných ustanoveních Zákona č. 161/2013 Sb.). Na provádění činností v ochranném pásmu ropovodu se použije Zákon č.189/1999 Sb. A následně ČSN EN 14161 + A1 a ČSN 65 0204. Ropovod má ochranné pásmo v rozmezí od 90 do 150 metrů na každou stranu.

Ochranné pásmo kanalizací a vodovodů

U kanalizací a vodovodů je ochranné pásmo vymezeno dle průměru potrubí a pro vedení rozvodů v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005. Činí:

- do DN 500 mm – 1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm – 2,5 m na obě strany

Přírodní ochranné pásma

Ochranné pásmo lesa

Ochranné pásmo lesa je vymezeno do vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků.

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Zákon o ochraně přírody vymezuje tzv. zvláště chráněná území. Jsou to přírodovědecky nebo. esteticky velmi významná nebo jedinečná území a člení se do následujících kategorií:

- národní parky
- chráněné krajinné oblasti
- národní přírodní rezervace
- přírodní rezervace
- národní přírodní památky
- přírodní památky

Ochrana vod

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se stavební činností či s opravnými pracemi mostních objektů a propustků (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude zpracován v dalších fázích přípravné dokumentace.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Záměr se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod

V zájmovém území se nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod.

Nemovitě kulturní památky

Základními pravidly pro ochranu nemovitě kulturní památky jsou ustanovení § 9, § 11 a zejména § 14 zákona České národní rady č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 20/1987 Sb.“). Posuzovaný záměr nezasahuje do nemovitých kulturních památek.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území....

Území spadá do povodí Labe a úmoří Severního moře. Mezi významné vodní toky dle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění, patří Labe. Přehled křížených vodních toků je uveden v následující tabulce.

Tab. 1: Přehled vodních toků v kontaktu se záměrem

Název toku	ID dle HEIS	poloha (drážní km)	správce
Labe	100010000100	Nekřížící dráhu	Povodí Labe s.p

V okolí železnice se nenachází místa odběrů povrchových vod, ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů.

Negativní vlivy záměru na vody mohou být spojeny s havarijními stavy souvisejícími se samotnou výstavbou i provozem. Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a negativní ovlivnění vodních toků, ploch a vodních zdrojů nepředpokládáme. Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme změnu jeho vlivu na odtokové poměry v území. Pro záměr bude zpracován havarijní a povodňový plán.

Stavba se **nenachází** v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

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

Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. Stavba „**Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice**“ je – z logiky navrhovaných prací na dnes existující železniční trati – trvale zakomponována ve schválené územně plánovací dokumentaci. Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy.

Zpracovaný projekt respektuje stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků. Vlastní traťový úsek je vytrasován na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích Správy železnic, státní organizace. a ČD a.s. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku.

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu.

Obytné objekty budou stavební mechanizací zasaženy krátkodobě – řádově po dobu několika týdnů, kdy bude mechanizace soustředěna v jejich blízkosti. Proto se doporučuje v blízkosti obytných objektů omezit použití nejhluchnější mechanizace na dobu nezbytně nutnou a vyhnout se jejímu souběžnému nasazení. Recyklační základna nebude příčinou překračování hygienických limitů. Její chod se předpokládá pouze v denní době. Hygienický limit tak s rezervou nebude vlivem procesu výstavby překročen. V okolí stavby budou nákladní vozidla stavby projíždět převážně po silnicích stejné kategorie, kde se předpokládá obdobná akustická situace.

Ve výhledovém stavu dojde oproti stávající situaci ke snížení hlukového zatížení obytné zástavby v okolí tratě, což je zapříčiněno rekonstrukcí kolejového svršku a výměnou opotřebovaných kolejnic. Dále je uvažováno s vyšším nasazením „tichých vozů“ v osobní i nákladní dopravě, které budou vybaveny kotoučovými brzdami, resp. kompozitními špalky.

Zásadní vlivy na povrchové vody, jako např. změna jejich trasování, nebudou realizací záměru vyvolány. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality povrchových i podzemních vod.

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

Případné kácení dřevin vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízdním období od listopadu do března na základě povolení ke kácení dřevin dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Žádost o povolení ke kácení obsahuje údaje dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (doložení vlastnického či nájemního vztahu žadatele k pozemkům a dřevinám rostoucím mimo les, souhlas drážního úřadu, počet kácených stromů a plochu likvidovaných keřových porostů. atd.). Tato žádost bude podána před prováděním stavby.

Podrobný rozsah a popis dřevin navržených ke kácení bude součástí samostatné části dokumentace nazvané „Dendrologický průzkum“. Zde bude, kromě výčtu dřevin a jejich specifikace (druh, průměr kmene stromů ve výšce 130 cm nad zemí, druhové složení, plocha, výška a pokryvnost keřových porostů) také jejich finanční ocenění na základě požadavků příslušných orgánů podle metodiky AOPK programem Oceňování dřevin 1.0.14.

Jako kompenzace za vykácenou zeleň budou provedeny odpovídající náhradní výsadby na základě projednání a dle požadavků jednotlivých věcně a místně příslušných orgánů ochrany přírody.

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

Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy.

V případě dotčení pozemků ZPF je nutné požádat o závazné stanovisko – souhlas podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, s trvalým a dočasným odnětím dotčené zemědělské půdy ze ZPF. K dotčení pozemků do 50 m od pozemků PUPFL je třeba, v souladu s ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích, souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů.

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. Stavba „**Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice**“ je – z logiky navrhovaných prací na dnes existující železniční trati

– trvale zakomponována ve schválené územně plánovací dokumentaci. Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaný projekt respektuje stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků.

Vlastní traťový úsek je vytrasován na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích Správy železnic s.o. a ČD a.s. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku. Připravovaná stavba tedy není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Pardubického kraje.

Z hlediska pozemních komunikací je stavba napojena na silnice I/17 a místní komunikace, ze kterých odbočují cesty k jednotlivým částem stavby. Z hlediska železniční dopravní cesty je stavba přístupná po traťové a staničních kolejích. Po realizaci stavby zůstane tento systém napojení nezměněn.

V rámci realizace stavby nedojde k přeložkám stávajících inženýrských sítí.

m) věcné a časové vazby, podmiňující, vyvolané, související investice.

Organizace výstavby předpokládá souběžnou a koordinovanou realizaci stavby „Autobusový terminál Heřmanův Městec“. Investorem této stavby je město Heřmanův Městec. Stavba aktuálně probíhá (08/2022)

Stav po úpravách kolejíště a zabezpečovacího zařízení provedených v rámci stavby „Autobusový terminál Heřmanův Městec“ je zároveň výchozím stavem 1. etapy stavby „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice“

Související stavby:

- Stavba „**Autobusový terminál Heřmanův Městec**“, investor Město Heřmanův Městec – předpoklad realizace: 2022 – stavba zahájena 01/2022, aktuálně probíhá
- Stavba „**Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec**“, investor Správa železnic, státní organizace (souběžná stavba. zahájení výstavby 10/2022)

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavby provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

Stavba leží na území Pardubického kraje.

Heřmanův Městec 638731

Stavba je navržena převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví investora, tj. Správy železnic, státní organizace. Snahou bylo minimalizovat jak dočasné, tak i trvalé zábory. Nicméně, dojde k trvalým záborům a díky umístění zařízení stavenišť a přístupových cest, k dočasným záborům mimodrážních pozemků (dočasné odnětí pozemků ZPF, příp. PUPFL)

Seznam pozemků dotčených touto etapou stavby

:

Umístění stavby trvalé:						
KÚ	p. č.	Druh pozemku	LV	Výměr a	Podíl	Vlastnictví, správa
Heřmanův Městec	1205/1	dráha / ostatní plocha	845	7651		Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Heřmanův Městec	2425	jiná plocha / ostatní plocha	315 2	277	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
Heřmanův Městec	st. 2467	zastavěná plocha a nádvoří	845	255	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
					Česká republika
Heřmanův Městec	st. 2457	zastavěná plocha a nádvoří	845	102	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
					Česká republika
Heřmanův Městec	2247/25	dráha / ostatní plocha	315 2	43485	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
Heřmanův Městec	st. 553	zastavěná plocha a nádvoří	845	285	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
					Česká republika
Heřmanův Městec	2251	silnice/ostatní plocha	845	1714	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
					Česká republika
Heřmanův Městec	2406	jiná plocha / ostatní plocha	845	51	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
					Česká republika
Heřmanův Městec	st. 596/2	zbořeniště/zas tavěná plocha a nádvoří	845	219	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
					Česká republika
Heřmanův Městec	2247/7	ostatní komunikace / ostatní plocha	100 01	2264	Město Heřmanův Městec, Havlíčkova 801, 53803 Heřmanův Městec
Heřmanův Městec	2083	ostatní komunikace / ostatní plocha	100 01	15254	Město Heřmanův Městec, Havlíčkova 801, 53803 Heřmanův Městec
Heřmanův Městec	2247/1	dráha/ostatní plocha	845	20965	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
					Česká republika

B2. Celkový popis stavby

B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Stavba " **Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice** " v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Území je v současnosti využito tělesem regionální železniční Přelouč - Prachovice č. 015 (dle knižního jízdního řádu). Dotčené TÚDU: 1541 Přelouč (mimo) – Prachovice, v definičních úsecích 1541C1, 1541CA, 1541CC, 1541CE žst. Heřmanův Městec.

Stavba **Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice** Začátek stavby km 13,417 865, konec stavby km 13,844 385.

Stavbou dotčené kolejiště je napojeno na dosavadní technické vybavení území. Liniová část stavby, stavební objekty a provozní soubory, až na výjimky, jsou realizovány ve stávajícím obvodu dráhy, na pozemcích Správy železnic, státní organizace a Českých drah, a.s.

Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách. Jedná se o stavbu trvalou. Stavba má charakter rekonstrukce - jedná se o rekonstrukci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, částečnou rekonstrukci energetických zařízení, železničního svršku, spodku, přejezdů, nástupišť a pozemních objektů. Dále bude odstraněna zbytná drážní infrastruktura.

V neposlední řadě je nutné provést koordinaci a navázání na další v území připravované stavby, kromě souvisejících staveb Správy železnic, státní organizace především na stavby:

- „**Autobusový terminál Heřmanův Městec**“, investor Město Heřmanův Městec.
- „**Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec**“, investor Správa železnic, státní organizace (souběžná stavba. zahájení výstavby 10/2022)

Provedením této rekonstrukce bude zajištěno spolehlivé provozování železniční dopravy do budoucna, bude zajištěna spolehlivost, plynulost a bezpečnost železniční dopravy. Realizace stavby vytvoří podmínky pro zajištění požadavků platné legislativy. Dosaženo bude snížení nákladů údržbu dopravní cesty.

Stavba „**Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice**“ je – z logiky navrhovaných prací na dnes existující železniční trati – trvale zakomponována ve schválené územně plánovací dokumentaci. Umístění stavby je v podstatě dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaný projekt respektuje stávající pozemek dráhy a minimalizuje zábory mimodrážních pozemků. Vlastní traťový úsek je vytrasován na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích Správy železnic, státní organizace a ČD a.s. S ohledem na dobu, po kterou je již tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku. Připravovaná stavba tedy není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Pardubického kraje.

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny jak v samotné části B. Souhrnné technické zprávě, tak i v jednotlivých částech dokumentace ke společnému povolení, zejména v části D. Dokumentace objektů a technických a technologických zařízení. Samotné stanoviska DOSS jsou pak doložené v části N. Dokladová část, této dokumentace.

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- okrajově zasahuje do území s archeologickými nálezy kategorie II.
- zasahuje do silničního ochranného pásma ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., konkrétně se jedná o silnici I/17 a místní komunikace.
- zasahuje do ochranného pásma inženýrských sítí drážních i mimodrážních

Stavba nevytváří nové požadavky na trvalé zdroje. Z hlediska dočasných zdrojů – napojení staveniště na elektrickou energii a vodovodní přípojku viz. část B.8 Zásady organizace výstavby.

Předpokládaný termín realizace stavby - **10/2022 – 12/2022 (bude upřesněno dle ZTP)**

Organizace výstavby předpokládá souběžnou a koordinovanou realizaci stavby „Autobusový terminál Heřmanův Městec“. Investorem této stavby je město Heřmanův Městec. Stavba probíhá (08/2022).

Stav po úpravách kolejiště a zabezpečovacího zařízení provedených v rámci stavby „Autobusový terminál Heřmanův Městec“ je zároveň výchozím stavem stavby „**Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice**“.

Předčasné užívání staveb (resp. SO a PS) a prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu termínově úzce souvisí s postupným prováděním stavby v rámci jednotlivých SP a provedením technicko–bezpečnostních zkoušek u stavebních objektů, u kterých jsou tyto zkoušky požadovány.

Orientační náklady stavby jsou 25 000,- tis. Kč.

B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Umístění této stavby dopravní infrastruktury je dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy. Zpracovaný projekt vychází z koncepce, která respektuje v maximální možné míře (při akceptaci technických a technologických požadavků investora) stávající drážní pozemek a minimalizuje další nutné zábory.

Prostorové řešení drážního kolejiště vychází z dopravnětechnologických potřeb provozu dráhy. Nástupiště jsou rozmístěna tak, aby pohyb cestujících byl optimalizován, respektive minimalizován a byl bezpečný.

b) Architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Vzhledem k charakteru stavby a umístění nebyly, v rámci navrhovaných řešení, definovány speciální požadavky na architektonická ztvárnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů. To platí i pro tvarové, materiálové a barevné řešení.

Obecně bylo postupováno v souladu s pokyny GŘ Správy železnic, státní organizace:

- SŽDC PO-23/2019-GŘ - Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky
- SŽ PO-10/2020-GŘ - Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Malé technologické objekty.
- SŽDC PO-20/2019-GŘ - Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář.

B2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů

Zabezpečovací zařízení

ŽST Heřmanův Městec, SZZ

V rámci této etapy stavby bude pouze upraveno stávající SZZ.

Sdělovací zařízení

Předmětem této části stavby je rekonstrukce stávajících a vybudování nových sdělovacích zařízení v ŽST Heřmanův Městec, konkrétně v rozsahu určeném touto etapou výstavby.

Přejezdy

Bude provedena rekonstrukce přejezdu P5043.

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

Stavba nevytváří nové požadavky na trvalé zdroje. Z hlediska dočasných zdrojů – napojení staveniště na elektrickou energii a vodovodní přípojku viz část B.8 *Zásady organizace výstavby (v dalších dílčích odevzdáních)*.

c) celková spotřeba vody

V rámci stavby se nebudují objekty připojené na vodovodní řád s nutností používání vody. Potřeby vody jsou řešené z hlediska dočasných zdrojů v průběhu výstavby, kde nelze v tuto chvíli jednoznačně určit spotřebu vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,

Při realizaci stavby, jejím provozu a případném odstranění budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství.

Podrobně se problematice odpadů věnuje samostatná část dokumentace Odpadové hospodářství (část dokumentace B.6.1.3), kde jsou podrobně specifikovány jednotlivé druhy odpadů vznikajících při stavbě, včetně jejich předpokládaného množství a možném způsobu nakládání s nimi.

Bude-li s odpady v průběhu výstavby a provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

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

V rámci projektové přípravy nejsou známy žádné požadavky na kapacitu komunikačních sítí.

B2.4 Bezbariérové užívání stavby

Z hlediska plnění požadavků Vyhlášky č. 398/2009 O bezbariérovém užívání staveb..., je bezbariérovost stavby posuzována dle ustanovení §2 odst. 1 pís. a) – pozemní komunikace a veřejné prostranství a současně dle ustanovení §2 odst. 1 pís. b) – občanské vybavení v částech určených pro užívání veřejností. V rámci stavby jsou řešeny pouze veřejně přístupné prostory zasažené stavební činností, tedy prostor ŽST Heřmanův Městec.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, která v tomto případě odkazuje na Nařízení komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

B2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Kolejnicové propojky a lanová propojení k zajištění funkce kolejových obvodů jsou součástí stavebních objektů železničního svršku.

Nátěry - Nátěry jsou rozděleny na ochranné, bezpečnostní a protikorozní a provádějí se dle předpisu S 5/4, příslušných ČSN a podle TKP staveb státních drah.

Určení vnějších vlivů - Podmínky prostředí pro pevná elektrická zařízení stanovuje ČSN EN 50125-2. Z hlediska nebezpečí úrazu elektrickým proudem se jedná o venkovní prostor nebezpečný.

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

Neobsazeno

B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 15-01-11 ŽST Heřmanův Městec, SZZ

Výchozí stav zabezpečovacího zařízení

V ŽST Heřmanův Městec je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – RZZ s číslicovou volbou typu AŽD 71. Kontrolu volnosti zajišťují kolejové obvody typu KO4300 s frekvencí 275Hz a s přijímači DSŠ12S. SZZ neobsahuje prvky pro přenos kódu VZ. Výhybky a výkolejky jsou ústředně přestavovány, zabezpečení zajišťují elektrické přestavníky. Navazující traťový úsek směr Kostelec u Heř.M. je zabezpečen TZZ 3. kategorie – Automatický blok typu AB3-74 se soubory KAV3 a FID3, traťový úsek směr Choltice je zabezpečen TZZ 3. kategorie – Automatické hradlo bez oddílových návěstidel typu AH-88A s počítačem náprav. Vnitřní výstroj SZZ je umístěna v reléové místnosti v provozní budově. Dopravní kancelář s ovládacím panelem pro ovládání vlastního SZZ a pro dálkové ovládání SZZ Kostelec u Heř.M. a s ovládacím pracovištěm JOP pro SZZ Choltice je v provozní budově. Základní napájení staničního zabezpečovacího zařízení je zajištěno z rozvodu 6 kV, náhradní napájení je z veřejné distribuční sítě ČEZ. Staniční přejezdy P5042 kategorie PZS 3SBI, P5043 kategorie PZS 3ZBI a P5044 kategorie PZS 3ZBI jsou zabezpečeny PZZ typu AŽD 71, vnitřní výstroj PZZ je umístěna v reléových domcích u přejezdů.

Navrhované zabezpečovací zařízení

Stanice zůstane vybavena stávajícím staničním reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie. Ovládací pracoviště zůstane ve stávající dopravní kanceláři, z pracoviště se budou dálkově ovládat SZZ Kostelec u Heř.M. a pomocí stávajícího JOP se bude ovládat SZZ Choltice. Na lichém zhlaví se zruší výhybky č. 1, 5, 6, staniční koleje č. 1, 2, 4 budou kusé, kusá kolej 9a se zkrátí až před přejezd P5043. Z důvodu uvedených úprav kolejíště se změní dopravní program včetně zabezpečených posunových cest na dopravních a manipulačních kolejích. Na vnitřní části RZZ se provedou úpravy tak, aby nešly stavět zrušené vlakové a posunové cesty. Zruší se závislost jízdních cest na volnosti úseku 2-5V při cestách přes výhybku č. 1 v plus poloze. Z důvodu změny konfigurace kolejíště na lichém zhlaví se v RM upraví obvody automatického ovládání pro PZZ C1 a C2. Odjezdová návěstidla S1 a S2 se přemístí do nové polohy. Na kusé koleji 9a se zruší seřaďovací návěstidla Se1, Se2, Se3. Zruší se výhybky č. 1, 2, 5, 6 a výkolejky Vk1 a Vk2. Zruší se výhybkové kolejové obvody 2-5V, 6V a na kusé koleji se zruší kolejové obvody 9aK, 9bK, 9cK, 9dK. Zrušením výhybky č.1 se z výhybkového kolejového obvodu 1V stane přímý KO. Při přemístění odjezdových návěstidel S1 a S2 se současně přemístí výstroj kolejových obvodů staničních kolejí č. 1 a 2. Z důvodu změny konfigurace úseku 1V a z důvodu změny délky staničních kolejí č. 1 a 2 bude nutné provést novou regulaci kolejových obvodů 1V, 1K a 2K. Na ovládacím panelu se zruší indikační a ovládací prvky dle úprav kolejíště. Staniční přejezdy P5042, P5043 a P5044 zůstanou zabezpečeny stávajícím PZZ. V rámci stavby dojde ke zkrácení kusé koleje 9a až před přejezd P5043, tím se přejezd stane jednokolejný, stávající výstražníky se vymění za nové, PZZ bude doplněno signalizací pro nevidomé. Ovládání staničních PZZ zůstane automatické jízdou vlaku v závislosti na postavené cestě. Ve stanici se provede úprava kabelů pro zapojení přemístěných návěstidel S1, S2 a pro přemístěnou výstroj KO na 1. a 2. koleji. Kabely k uvedeným prvkům budou uloženy v provizorních žlabech, v místě křížení kabelové trasy s kolejí budou kabely uloženy v chrániče. Proveďte se demontáž všech součástí zabezpečovacího zařízení, které po dokončení stavby nebudou potřebné. Demontované zabezpečovací zařízení bude předáno správci (OŘ SSZT), nestanoví-li správce jinak.

ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 00-02-03 Dálková kontrola a ovládání informačních systémů

V rámci tohoto PS bude v žst. Heřmanův Městec instalováno ovládací pracoviště informačního systému pro cestující a server informačního systému pro cestující. Prostřednictvím tohoto ovládacího pracoviště, potažmo prostřednictvím tohoto serveru bude v této etapě stavby možné zajišťovat provoz informačního systému vybudovaného v rámci PS 15-02-61 v žst. Heřmanův Městec.

PS 00-02-04 Dálková kontrola a ovládání kamerových systémů

V rámci tohoto PS bude v žst. Heřmanův Městec instalováno dohledové pracoviště kamerového systému a dvě záznamová zařízení kamerového systému. První záznamové zařízení bude v této etapě stavby určeno pro kamerový systém vybudovaný v rámci PS 15-02-71 v žst. Heřmanův Městec, druhé záznamové zařízení bude v této etapě stavby určeno pro kamerový systém vybudovaný v rámci PS 00-02-71 na přejezdu P5043.

PS 00-02-71 Kamerové systémy na přejezdech

V rámci tohoto PS bude vybudován kamerový systém na přejezdu P5043. Primárním účelem tohoto kamerového systému bude monitorování prostoru železničního přejezdu z pohledu ochrany osob a majetku za účelem plnění zákonné povinnosti provozovatele dráhy zajistit plynulou a bezpečnou drážní dopravu. Pro tyto účely bude tento kamerový systém zajišťovat uložení obrazového záznamu mimořádné události, které umožní jeho následnou analýzu. Tento kamerový systém bude začleněn do dohledového pracoviště a záznamového zařízení vybudovaných v rámci PS 00-02-04 této stavby.

Tento kamerový systém musí splňovat technické specifikace kamerových systémů pro použití na železničních přejezdech uvedené v dokumentu Správy železnic s označením TS 1/2014-SZ s účinností od 16. 4. 2014. Provoz kamerového systému a zpracování osobních údajů musí respektovat zákon č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů, stanovisko č. 1/2006 Úřadu pro ochranu osobních údajů a směrnici Správy železnic č. 97 o ochraně osobních údajů.

PS 00-02-81 Přelouč – Kostelec u H. M., přenosové systémy

V rámci tohoto PS bude v této etapě stavby v žst. Heřmanův Městec vybudován uzel budoucího přenosového systému Přelouč – Kostelec u Heřmanova Městce. V této etapě stavby bude tento přenosový uzel pouze autonomní a bude sloužit pro začlenění technologií vybudovaných v této etapě stavby v žst. Heřmanův Městec, tedy technologií kamerového systému a technologií informačního systému pro cestující.

PS 15-02-11 ŽST Heřmanův Městec, místní kabelizace

V rámci tohoto PS bude v této etapě stavby v žst. Heřmanův Městec vybudováno propojení místním optickým kabelem mezi technologickou budovou a rozvaděčem osvětlení vybudovaným v rámci stavby Autobusový terminál Heřmanův Městec. Spolu s tímto místním optickým kabelem bude mezi technologickou budovou a rozvaděčem osvětlení položena rezervní ohebná ochranná trubka pro budoucí možnou realizaci dalšího kabelového propojení.

DOZ A DALŠÍ NADSTAVBOVÉ SYSTÉMY

PS 09-03-01 DDTS ŽDC, InS a klientská pracoviště, 1. etapa

Stávající stav:

V současné době není v traťovém úseku vybudovaný systém DDTS ŽDC.

Navrhovaný stav:

Předmětem tohoto provozního souboru je vybudování systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC).

Do systému budou připojena zařízení budovaná touto etapou stavby, tzn. ROZ, ISC, KAM, aktivní síťové prvky a napájecí zdroj sděl. zař.

Do systému budou zařízení TLS připojena prostřednictvím sdělovacího zařízení přes síť LTDS do nového integračního koncentrátoru. V případě, že systémy již komunikují pomocí protokolu ČSN EN 60870-5-104 předepsané TS 2/2008-ZSE v platném znění, je možné tyto systémy zapojit rovnou do TDS mimo InK.

Integrační koncentrátor DDTS ŽDC (InK) bude instalován v Žst. Heřmanův Městec ve sdělovací místnosti. Tento koncentrátor bude sloužit pro zaintegrování všech určených systémů z této etapy stavby.

V rámci tohoto PS dojde k instalaci nového klientského stacionárního pracoviště DDTS ŽDC v DK žst. Heřmanův Městec. Vzhledem k etapizaci stavby a postupnému budování přenosového systému bude v této etapě stavby sloužit klientské pracoviště v Heřmanově Městci k ovládání úseku Heřmanův Městec zapojeného v ostrovním režimu. Po dokončení celého přenosového systému v 2. etapě stavby nebo v rámci navazujících staveb bude ovládání celého traťového úseku z RDP Pardubice a klientské pracoviště v žst. Heřmanův Městec bude sloužit jako nouzové.

Integrace jednotlivých TLS stavby bude respektovat směrnici TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění dle možností nové a stávající technologie..

B2.7 Základní popis stavebních objektů

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY

SO 15-13-01 Přejezd ev. km 13,750

Stávající stav

Přejezd P5043 v ev. km 13,750 se nachází na komunikaci první třídy I/17, která zajišťuje dopravní spojení mezi obcemi Čáslav a Chrudim. Přejezd se nachází v zastavěné části města Heřmanův Městec v těsné blízkosti železniční stanice Heřmanův Městec. Stávající konstrukce přejezdu se skládá z vnitřních celopryžových přejezdových panelů STRAIL, vnější část je tvořena živící. Stávající konstrukce je délky 16 m a kříží komunikaci v úhlu 100°. Stávající železniční svršek se v místě přejezdu skládá z kolejnic S49 částečně na betonových pražcích SB8 a dřevěných pražcích a tuhého podkladnicového upevnění typu K, rozdělení pražců „c“. Konstrukce navazující komunikace je tvořena živící. Volná šířka komunikace je dle evidenčního listu přejezdu 7,5 m, sklon komunikace vpravo trati je 2 %, sklon komunikace vlevo trati je 3 %. Stávající přejezd je dvoukolejný zabezpečený světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

Navržený stav

Po provedení prací na železničním svršku a spodku (viz samostatné stavební objekty) bude zřízena nová přejezdová konstrukce koleje č. 1 v celkové délce 14,0 m. Začátek přejezdu je umístěn v km 13,712 380, konec přejezdu v km 13,726 380. Nové staničení osy přejezdu je km 13,719 380. S ohledem na významné zatížení přejezdu těžkou nákladní dopravou byla po dohodě se správcem zvolena přejezdová konstrukce z železobetonových desek tl. 450 mm, v modulu dle výrobce. Šířka konstrukce činí 2,30 m nahoře a 2,40 m dole. Kolejnicové žlábků jsou zhotovovány při výrobě panelů a kolejnice jsou při montáži přejezdu upevněny zalitím pomocí polyuretanové směsi. Kolejnice jsou nejprve uloženy na plastové podložky a směrově zafixovány pomocí

korkových distančních klínků, poté je provedeno ověření správnosti GPK a následně zalití PU směsí. Konstrukce má protiskluzový povrch. Konstrukci přejezdu lze přirovnat k zhotovení pevné jízdní dráhy, není tedy možné přejezdovou konstrukci nazvat jako rozebíratelnou.

Železobetonová deska bude uložena na vyrovnávací vrstvu ŠD fr. 2/4 tloušťky 20 mm a konstrukční vrstvu ze štěrkodrti ŠD 0/32, tl. 250 mm. Pod tímto souvrstvím bude provedena zesílená konstrukce pražcového podloží, viz SO 15-11-01 ŽST Heřmanův Městec, železniční spodek. Železniční svršek bude tvořen kolejnicemi 49E1. Přejezd je umístěn v přímé, v podélném sklonu trati +16,92‰.

Přejezdová konstrukce koleje č. 9 bude demontována bez náhrady.

Z pohledu normy ČSN 73 6380 se v navrženém stavu jedná o přejezd trvalý, jednokolejný, šikmý, na silnici, přes regionální dráhu, s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h, zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI se závorami, trvale používaný.

TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

Nový stav

Ohřev výhybek

SO 15-84-01 ŽST Heřmanův Městec, EOv

V rámci stavby „REKONSTRUKCE TZZ PŘELOUČ – PRACHOVICE, 1. ETAPA – výstavba nástupišť“ budou provedeny v návaznosti na úpravy kolejiště pouze demontážní práce. Náplní stavebního objektu je demontáž elektrického ohřevu výhybek č. 1 a č. 5. V rámci demontážních prací bude provedeno odpojení napájecích kabelů do oddělovacích transformátorů výhybek č. 1 a č. 5. Odpojení napájecího kabelu (WL61) pro výhybku č. 1 bude provedeno u výhybky č. 2. Odpojení napájecího kabelu (WL64) pro výhybku č. 5 bude provedeno u výhybky č. 8. Následně budou demontovány oddělovací transformátory a topné tyče výhybek č. 1 a č. 5. V této etapě se nedemontuje rozvaděč elektrického ohřevu R31, který zůstane nadále v provozu.

Rozvody vvn, vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 15-86-01 ŽST Heřmanův Městec, úprava osvětlení a rozvodů nn

V rámci stavby „REKONSTRUKCE TZZ PŘELOUČ – PRACHOVICE, 1. ETAPA – výstavba nástupišť“ budou provedeny pouze níže uvedené práce.

ŽST Heřmanův Městec – zůstane osvětlena stávajícími osvětlovacími věžemi OV2-OV6 mřížové konstrukce a svítidly na stožárech JŽ. Osvětlovací věže budou po demontáži OV1 v rámci stavby autobusového terminálu Heřmanův Městec přechíslovány dle požadavku SEE. Nové číslování bude OV1 až OV5. Rozvaděč napájení osvětlení v rozvodně nn zůstává stávající (ROV). Rozvaděč ovládání osvětlení (R06) v dopravní kanceláři zůstává stávající do doby přechodu na dálkové ovládání z Pardubic.

V rámci souběžné stavby výstavby autobusového terminálu bude provedena úprava stávajícího osvětlení zhlaví Kostelec u Heřmanova Městce v návaznosti na novou konfiguraci kolejiště v rámci stavby. Osvětlovací věž OV1 bude demontována a nahrazena individuálními osvětlovacími stožáry JŽ. V rámci stavby autobusového terminálu Heřmanův Městec je v (SO405) vyprojektován na zhlaví Prachovice nový rozvaděč (R-VO) venkovního osvětlení, který obsahuje i rezervní vývod pro peronní stožárky peronu 1 a 2 (FA12, KM12, X12). Tento rezervní vývod bude využit v rámci stavby „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice“ pro připojení nového osvětlení dvou nových vnějších nástupišť pro cestující veřejnost. Zapojení a osazení vývodu bude upraveno dle aktuálně platného vzorového listu SEE OŘ Hradec Králové. Ten vydá zhotoviteli SEE OŘ Hradec Králové. Ovládání je v rámci projektu autobusového terminálu vyprojektováno ze stávajícího rozvaděče ovládání osvětlení ve výpravní budově. Rezervní prostor v rozvaděči (R-VO) bude využit pro doplnění prvků dálkového ovládání v rámci DDTS. Do rozvaděče je zaveden optický kabel v rámci PS 15-02-11 ŽST Heřmanův Městec, místní kabelizace.

Nová vnější nástupiště budou osvětlena novým osvětlením na sklopných stožárech výšky 6 m s LED svítidly. Navrženo je 7 ks stožárků. Svítidla a stožáry musí mít schválené technické podmínky pro použití na železniční dopravní cestě Správy železnic, státní organizace (SŽ). Nové osvětlení je navrženo dle platných norem a předpisů SŽ (zejména ČSN EN 12464-2 a SŽDC E11). Nástupiště nekrytá - referenční číslo 5.12.6. Výpočet umělého osvětlení je přílohou této technické zprávy.

Betonové základy osvětlovacích stožárků budou součástí konstrukce nástupišť. Betonové základy budou dle technického listu výrobce sklopného stožáru. Při realizaci základů je nutno zajistit montáž chrániček pro přívod napájecích kabelů dle technického listu výrobce sklopného stožárku. Připojení osvětlení nových nástupišť bude z rozvaděče (R-VO) navrženého v rámci úpravy osvětlení železniční stanice v souvislosti s výstavbou autobusového terminálu (SO405).

V rámci stavebního objektu SO 15-75-01 ŽST Heřmanův Městec, přístřešky pro cestující, bude provedena instalace osvětlení v jednotlivých přístřešcích. Toto osvětlení bude připojeno na rozvod napájení osvětlovacích stožárků na nástupištích. Instalace a napájení tohoto osvětlení je součástí zastřešení nástupišť (SO 15-75-01 ŽST Heřmanův Městec, přístřešky pro cestující).

Výměna rozvaděčů stávajících osvětlovacích věží OV2 - OV6 (nové číslování OV1 – OV5) nebude v této etapě stavby řešena

Napájení zabezpečovacího zařízení ve stavědlové ústředně zůstává stávající ze zálohované sítě. Napájení stávajícího sdělovacího zařízení zůstává ze stávajícího zdroje – rozvaděče R06. Pro napájení nových sdělovacích technologií bude instalován nový napájecí kabel z rozvaděče R06 do nové rozvodnice R-SZ ve sdělovací místnosti. V rozvaděči R06 bude doplněn jistič 32B-3 pro jištění napájení nové přípojky pro sdělovací zařízení.

Zákres stavebního objektu je v přiložené situaci a v koordinační situaci stavby (část dokumentace C3).

OSTATNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

Příprava území a kácení

SO 00-92-01 Odstranění lesní a mimolesní zeleně

Na drážních pozemcích budou káceny dřeviny patřící do mimolesní zeleně. K inventarizaci kácených dřevin byl v rámci projektové přípravy zpracován dendrologický průzkum– viz samostatná příloha této souhrnné části dokumentace B.6.2.1

B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Na jiné stavební objekty a provozní soubory stavby se požární zpráva nezpracovává.

Koncepce řešení požární ochrany pozemních staveb vychází z ČSN 730802/2009, ČSN 730834/2011 +Z1/2011+Z2/2013- Požární bezpečnost staveb - Změny staveb a norem navazujících. Budou dodrženy požadavky týkající se požární bezpečnosti vyplývající z platné legislativy, tj. zákona č.133/85 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a prováděcích vyhlášek č.246 Sb. a č.23/2008 Sb. o požární ochraně a vyhl.č.268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby.

Požárně bezpečnostní řešení (PBR) je zpracováno dle § 41 odst.2 vyhl. č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti, což je v zásadě stejné, ale podrobnější, než uvádí příl.1 vyhl.č.499/2006Sb. ve znění vyhl. č. 62/2013 Sb. o dokumentaci staveb.

Seznam posuzovaných objektů z hlediska požární bezpečnosti:

- SO 15-72-01** ŽST Heřmanův Městec, stavební úpravy – **není součástí této stavby**
- SO 17-72-01** ŽST Kostelec u H.M. technologické objekty - **není součástí této stavby**
- SO 15-75-01** ŽST Heřmanův Městec, přístřešky pro cestující - **není součástí této stavby**
- PS XXX** Technologické objekty zřizované v rámci PS - **není součástí této stavby**

Hořlavost hmot dle ČSN 730862 se hodnotila do 31.12.2007, nyní se klasifikují stavební výrobky a konstrukce staveb dle výsledků zkoušek reakce na oheň dle ČSN EN 13501-1/2007 nebo dle příl. A ČSN 730810/2016.

tř. reakce na oheň **A1**

tř. reakce na oheň **A2** (max 5% organických látek) - dřívě dle ČSN 730862 nehořlavé A

tř. reakce na oheň **B** - dřívě dle ČSN 730862 nesnadno hořlavé B

tř. reakce na oheň **C** - dřívě dle ČSN 730862 těžce hořlavé C1

tř. reakce na oheň **D** - dřívě dle ČSN 730862 středně hořlavé C2

tř. reakce na oheň **E** - dřívě dle ČSN 730862 lehce hořlavé C3

tř. reakce na oheň **F**

Doplňkové hodnocení: **s1, s2, s3** – hodnocení podle vývoje kouře, **d0, d1, d2** – hodnocení dle plamenně hořících částic

Druhy konstrukcí dle čl. 3.2 ČSN 730810/2016 (dle ČSN 730862 nelze od 1.1.2008 zařadovat)

DP1 (D1) – nezvyšují intenzitu požáru - povrch materiálu A, uvnitř nenosné materiály B až F

DP2 (D2) – nezvyšují intenzitu požáru – povrch materiálu A1 nebo A2 (např. omítky na pletivu, desky na bázi sádky a

jiné desky odpovídajícího zařazení tl. min 12 mm), uvnitř nosné materiály A1 až D, uvnitř nenosné materiály A1 až F

DP3 (D3) – zvyšují intenzitu požáru (z hořlavých hmot)

Označování mezních stavů požární odolnosti dle čl. 4.4 ČSN 730810/2016:

R–únosnost **E**–celistvost **I**–tepelná izolace **W**–hustota tepelného toku **C**–samozavírací mechanismus **S** – kouřotěsnost

Požární ochranu stavby řeší podrobněji samostatná část dokumentace D.3. Požárně bezpečnostní řešení

B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Nové technologické budovy jsou navrženy v souladu s předpisy a normami pro úsporu energií a ochrany tepla. Skladby obvodových konstrukcí splňují požadavky normy ČSN 73 0540 na požadovaný součinitel prostupu tepla.

B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

V rámci výstavby technologických objektů jsou navrženy dispoziční úpravy místností, které respektují současné hygienické požadavky na stavby.

Všechny pobytové místnosti jsou přirozeně odvětrány, nepobytové prostory jsou větrány nuceně. Normová výměna vzduchu pro pobyt a provoz je dodržena.

Všechny pobytové prostory vyhovují pro předepsané denní osvětlení. Ostatní prostory jsou uměle osvětleny podle normy.

Není uvažováno s novými napojeními na veřejné řady vodovodní, plynovodní a kanalizační.

Na základě posouzení zpracovatele hlukové studie nebudou navrhována v rámci stavby protihluková opatření (PHS).

Navýšení rychlosti související s rekonstrukcí se v okolí stavby projeví pouze minimálně, neboť železniční trať prochází v extravilánu, v dostatečné vzdálenosti od obcí a usedlostí..

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trase trati).

V souvislosti s ochranou okolí před nepříznivými vlivy stavby budou přijata následující opatření:

- Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.
- Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
- Při manipulaci s odpadem obsahujícím azbest bude postupováno v souladu s §35 zákona 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění. Při pracích s odpady s obsahem azbestu bude striktně postupováno podle technologických postupů projednaných s místně příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V rámci realizace stavby nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Úpravy stávajících pozemních objektů jsou pouze malého rozsahu, případné měření vnitřního radonu bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace. Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží tato lokalita v území, které je řazeno do kategorie s nízkým radonovým indexem.

Území stavby rovněž není ohroženo účinky bývalé nebo současné důlní činnosti.

V souvislosti s ochranou stavby před negativními účinky vnějšího prostředí jsou navržena následující opatření:

- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.
- Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a zachytné vany.
- Zařízení staveniště bude situováno přednostně mimo stanovená záplavová území.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- Při stavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopot celou kořenovou

zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru!

- Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, je nutné provést adekvátní ošetření stromu!

B3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba nevyžaduje žádné nové napojení na dopravní systém. V období stavby se při vyloučeném provozu bude organizovat přesun materiálu a hmot podle možností po kolejích. Alternativní druh dopravy: silniční.

Stavba se nachází v regionu, jehož silniční síť je poměrně hustá. v bezprostředním okolí stavby probíhají silnice I/17 a místní komunikace, ze kterých odbočují cesty k jednotlivým částem stavby. Přístupy na staveniště jsou přesněji uvedeny v části B.8. *Zásady organizace výstavby.*

B4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Viz samostatná část dokumentace – samostatná podsložka B.4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

B5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V souvislosti s požadavky na kácení bude třeba zažádat příslušný orgán ochrany přírody o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb. Orgán ochrany přírody může za skácené dřeviny uložit provedení náhradních výsadeb, jejichž rozsah není v tomto stupni přípravy projektové dokumentace znám. Pokud bude vznesen požadavek na provedení náhradních výsadeb, bude v dalším stupni přípravy projektové dokumentace zpracován projekt náhradních výsadeb. Náklady s provedením náhradních výsadeb hradí investor stavby.

Bude zpracován dendrologický průzkum, který je samostatnou částí této dokumentace B.6.2.4 Dendrologický průzkum

B6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Viz samostatná část dokumentace – samostatná podsložka B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

B7. Ochrana obyvatelstva

Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana)

Jedná se o soubor opatření při mimořádných událostech (vojenské i nevojenské krizové situace), zejména varování, vyznění, evakuace, ukrytí či nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany života, zdraví a majetku.

Mezi krizové situace, související s žel. infrastrukturou a jejím provozováním, patří především:

- požár
- povodeň
- únik zemních plynů v důsledku důlní činnosti
- závažná havárie v dopravě
- havárie v dopravě doprovázené únikem nebezpečných chemických látek
- terorismus

- organizovaný zločin
- ozbrojený konflikt
- jiné narušení rozsahu tzv. kritické infrastruktury.

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

V rámci stavby jsou navržena standardní technická řešení, běžně navrhovaná u liniových železničních staveb.

Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

Jedná se o soubor opatření na straně zhotovitele stavby, stavebníka, popřípadě i provozovatele drážní dopravy, vedoucí k prevenci, vyloučení či snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při realizaci stavby.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou přímé nebo nepřímé:

1. Přímé vlivy souvisí bezprostředně s lidským zdravím a patří mezi ně především:
 - znečištění ovzduší (emise, prach)
 - hluk
 - vibrace
2. Nepřímé vlivy souvisí s ochranou životního prostředí:
 - vliv na faunu a floru
 - vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES
 - vliv na ovzduší
 - vliv na půdu
 - vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí
 - vliv na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje
 - vliv na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Všeobecně lze konstatovat, že stavba „**Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice**“ vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru liniové drážní stavby, situované v extravilánu.

Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby

Jedná se opět o soubor opatření, vedoucích k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při provozování dokončeného díla (stavby) a spočívajících ve vlastním technickém řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů a celé stavby jako celku.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou opět přímé nebo nepřímé a de facto se jedná o shodné vlivy, jejichž výčet byl proveden v předchozí kapitole.

Je možno konstatovat, že v žádném z výše uvedených bodů (vlivů) nedochází ke zhoršení oproti dosavadnímu stavu. Naopak. Byla prověřena veškerá dostupná technická řešení a tam, kde to bylo možné, dojde po realizaci stavby ke zlepšení dosavadního stavu.

Tato liniová dopravní stavba nevede v zónách ohrožení např. nebezpečnými látkami. Osobní i nákladní doprava je řízena drážními přepisy. Provoz je zabezpečen staničním, traťovým a přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Zaměstnanci provozovatele drážní dopravy budou v případě ohrožení informovat cestující veřejnost.

B8. Zásady organizace výstavby

Viz samostatná část dokumentace B.8. Zásady organizace výstavby.

Návrh Havarijního a Povodňového plánu – viz samostatná část dokumentace B.10.

B9. Celkové vodohospodářské řešení

V rámci sanace železničního spodku nejsou navrhovány nové odvodňovací zařízení. Bude zachován systém stávajícího odvodnění železničního spodku vsakem, který bude částečně rekonstruován – použití nových technických prvků pro odvodnění.

Nové přístřešky na nástupištích a také nové technologické objekty budou odvodněné na terén systémem vsakování

Nové technologické budovy jsou navrženy bez požadavku napojení na vodovodní řád, takže není nutné řešit vodovodní přípojky ani splaškové kanalizace.

Stavba svým charakterem nemění stávající hospodaření a nakládání s vodami.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody na zkrápění ploch stavenišť, příjezdových komunikací a pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období prováděných prací a aktuálním počasím. V současné době nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby.

Dále bude nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách stavby. Zařízení stavenišť bývají standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu vody na stavenišť lze odhadnout na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

Ve fázi provozu nebude spotřeba vody v běžných podmínkách vyžadována. Výjimkou může být řešení havarijních stavů.

B10. Přílohy

B10.1 Geotechnický průzkum pražcového podloží

Viz samostatná část dokumentace B.10.1 Geotechnický průzkum pražcového podloží.

B10.2 Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen Plán BOZP) je stanovení pravidel spolupráce při realizaci na projektu v otázkách bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi. Plán BOZP vychází ze současných znalostí z projektové dokumentace. Takový dokument je zpracováván v souladu s požadavky legislativy podle §14 odstavec 3 zákona č. 309/2006 a §15 téhož zákona. Dokument stanovuje základní pravidla pro koordinaci na stavbě a popis základních povinností zadavatele a zhotovitelů podílejících na tomto projektu. Plán BOZP žádným způsobem nenahrazuje právní předpisy v oblasti BOZP, pouze je doplňuje vzhledem ke specifickým podmínkám a rizikům konkrétní stavby. Plán BOZP bude v průběhu výstavby a postupu prací aktualizován o nové skutečnosti, které se v průběhu výstavby vyskytnou. Platnost tohoto plánu se vztahuje na všechna pracoviště stavby a na všechny její zhotovitele a zaměstnance. Tímto plánem jsou povinni se přiměřeně řídit i zaměstnanci jiných organizací, pracujících-li v prostoru stavby nebo na jejích zařízeních a to v rozsahu, v jakém byli odpovědným vedoucím zaměstnancem pověřeni k výkonu činnosti. Tento plán BOZP bude vycházet z informací a skutečností známých v jednotlivých fázích stavby. Nebude postihovat definitivní stav, který bude ovlivněn zvolenými technologickými postupy a prostředky ve fázi realizace.

Přehled platných právních předpisů vztahujících se k realizaci stavby

Zákon číslo Název zákona (ve znění pozdějších předpisů) vliv okolí na stavbu

262/2006 Sb. zákoník práce
309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
251/2005 Sb. o inspekci práce
174/1968 Sb. o státním odborném dozoru nad bezpečností práce
255/2012 Sb. o kontrole (kontrolní řád) nabyt účinnosti dnem 1. 1. 2014
200/1990 Sb. o přestupcích
258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
500/2004 Sb. správní řád
379/2005 Sb. o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů
361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
224/2015 Sb. o prevenci závažných havárií
22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů
350/2011 Sb. o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých zákonů (chemický zákon)
183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
89/2012 Sb. občanský zákoník
141/1961 Sb. trestní řád
372/2011 Sb. o zdravotních službách
373/2011 Sb. o specifických zdravotních službách
102/2001 Sb. o obecné bezpečnosti výrobků
133/1985 Sb. o požární ochraně

Nařízení vlády číslo - Název nařízení vlády (ve znění pozdějších předpisů)

176/2008 Sb. o technických požadavcích na strojní zařízení
361/2007 Sb. kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
592/2006 Sb. o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti
101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
11/2002 Sb. kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů
378/2001 Sb. kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí
201/2010 Sb. o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
495/2001 Sb. kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
21/2003 Sb. kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky
148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Vyhláška

146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace
499/2006 Sb. o dokumentaci staveb
48/1982 Sb. kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
50/1978 Sb. o odborné způsobilosti v elektrotechnice
246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (o požární prevenci)
73/2010 Sb. o stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti (o vyhrazených elektrických technických zařízeních)

18/1979 Sb. kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
19/1979 Sb. kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
21/1979 Sb. kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
526/2006 Sb. kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu
268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby
177/1995 Sb. stavební a technický řád drah
376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách

Interní předpisy Správy železnic, státní organizace

- Předpis SŽ S4 Železniční spodek
- SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis 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
- Předpis SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
- SŽ SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic a dopravně významných míst
- Předpis SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
- Předpis SŽDC T200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- 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
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
- SŽDC T7 Rádiový provoz
- Směrnice SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a Grafický manuál orientačního a informačního systému pro cestující Správy železnic
- Směrnice SŽ SM100 - Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy
- SŽDC T1 Telefonní provoz
- SŽDC T113 Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení
- SŽ PO-01/2021-GR Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“.
- SŽDC PO-23/2019-GR - Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky
- SŽ PO-10/2020-GR - Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Malé technologické objekty. Pokynem se řídit při návrhu nových technolog. objektů.
- SŽDC PO-20/2019-GR - Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář.
- Závěry z porad a vyjádření k dokumentaci ZP.
- TSI INF, TSI CCS, TSI ENE, TSI PRM, TSI OPE

B10.3 Energetické výpočty

Redukcí kolejiště a deinstalací elektrických ohřevů rušených výhybek dojde k předpokládanému snížení spotřeby elektrické energie.

Železniční zabezpečovací zařízení je z hlediska důležitosti dodávky elektrické energie zařazeno do první kategorie ve smyslu normy ČSN 37 6605 ed.2. Náhradní napájení pro krátkodobé výpadky je řešeno v rámci provozních souborů zabezpečovacího zařízení z baterií.

B10.4 Protikorozní ochrana

Doporučení:

- Při výstavbě provádět korozní měření dle služební rukověti SŽDC (ČD) SR 5/7(S) „Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů“ a TP124 na jednotlivých stavebních objektech.
- Ochranu ukolejněním provádět dle ČSN 34 1500 ed. 2.
- Provedení základních pasivních ochranných opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostních objektech realizovat dle SŽDC (ČD) SR 5/7(S) stupeň č. 4, tab. 1.: Kombinace primární ochrany dle ČSN ISO 9690 (73 1215) a ČSN P ENV 206 (74 2403), tab. 3 a případné sekundární ochrany dle SR, kapitola III. včetně propojení výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce.

B10.5 Graf dynamického průběhu rychlosti

Není součástí 1. etapy stavby. V rámci této etapy nedochází ke změnám rychlosti.

Zpracoval:

Ing. Petr Burda, Drawings s.r.o., tel. 602 135 045, petr.burda@dws.cz

Pardubice, srpen 2022