



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

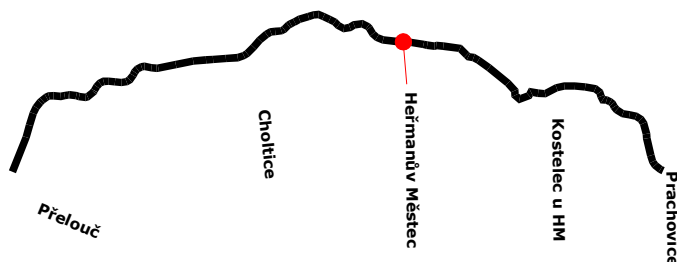
Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



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

Název stavby/akce:	Rekonstrukce TZZ Přelouč - Prachovice 1. etapa - výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec	Označení investora: S621500628
		Označení zhotovitele: 2020-202
Název části:	Souhrnná část	Označení části: B
Název objektu/dílní části:		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:		Číslo přílohy:
Název dílní části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:
Ing. Petr Burda	Ing. Petr Burda	Formáty:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Pardubický	Dle technické zprávy	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 TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec“

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	15
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	15
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	16
B2.3 Celkové technické řešení	17
B2.4 Bezbariérové užívání stavby	18
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby	19
B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	19
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	23
B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	24
B4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	24
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	26
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	29
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 TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec**“ 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.

Členění stavby „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice“:

1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec – v rámci této etapy budou provedeny práce v ŽST Heřmanův Městec

1. etapa – v rámci této etapy budou provedeny práce v úseku ŽST Heřmanův Městec (včetně) – ŽST Kostelec u Heřmanova Městce (včetně) – není součástí této dokumentace

2. etapa – v rámci této etapy budou provedeny práce v úsecích ŽST Přelouč – ŽST Heřmanův Městec (mimo) a ŽST Kostelec u Heřmanova Městce (mimo) – ŽST Prachovice (včetně) – není součástí této dokumentace.

3. etapa – v rámci etapy bude provedena aktivace ETCS L1, GSM-R, bude proveden přesun ovládání úseku Přelouč – Prachovice na RDP Pardubice a bude provedeno následné podbití – není součástí této dokumentace.

Předmětem této dokumentace je 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec.

Stavba **Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec** - Začátek stavby km 13,417 865, konec stavby km 13,844 385.

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 stanoviště DOSS jsou pak doloženy 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 pokryv 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 uloženiny) 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 - Geofondy 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 silnici 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 pracovní 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). Realizací 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

Nemovité kulturní památky

Realizací záměru nedojde k dotčení žádné nemovité 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. Realizací 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 staveniště, 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 50m 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 kV30 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 1m 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 TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec**“ 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. Lokální, mírné zvýšení rychlosti osobní přepravy po uskutečnění záměru má zanedbatelný akustický vliv, neboť převažující vliv na hluchost tratě má nákladní doprava, jejíž rychlost se nezmění.

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.**

V rámci této etapy stavby nedochází k asanacím objektů.

Případné kácení dřevin vhodné provádět v období vegetačního klidu a v mimohnízním 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 zažádat 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 TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec“ 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.**

Stavba je z hlediska postupu výstavby rozdělena do třech základních etap, které jsou dále členěny na stavební postupy (SP) a slovně popsány v části B.8 ZOV. **Předmětem této dokumentace je 1. etapa výstavby – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec.**

Členění stavby:

- 1) **1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec** – v rámci této etapy budou provedeny práce v ŽST Heřmanův Městec
- 2) **1. etapa** – v rámci této etapy budou provedeny práce v úseku ŽST Heřmanův Městec (včetně) – ŽST Kostelec u Heřmanova Městce (včetně) – **není součástí této dokumentace**
- 3) **2. etapa** – v rámci této etapy budou provedeny práce v úsecích ŽST Přelouč – ŽST Heřmanův Městec (mimo) a ŽST Kostelec u Heřmanova Městce (mimo) – ŽST Prachovice (včetně). – **není součástí této dokumentace**
- 4) **3. etapa** – v rámci etapy bude provedena aktivace ETCS L1, GSM-R, bude proveden přesun ovládání úseku Přelouč – Prachovice na RDP Pardubice a bude provedeno následné podbití. – **není součástí této dokumentace**

Předpokládaný termín realizace stavby:

- 1. etapa – výstavba nástupišť 10/2022 – 12/2022 (bude upřesněno dle ZTP)

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

Související stavby (s 1. etapou – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec):

- Stavba „**Autobusový terminál Heřmanův Městec**“, investor Město Heřmanův Městec – předpoklad realizace: 2022 – stavba zahájena 01/2022, aktuálně probíhá
- Stavba „**Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice**“, 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 záborů. 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., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
Heřmanův Městec	st. 2467	zastavěná plocha a nádvoří	845	255		Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
						Česká republika
Heřmanův Městec	st. 2457	zastavěná plocha a nádvoří	845	102		Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
						Česká republika
Heřmanův Městec	2247/25	dráha / ostatní plocha	315 2	43485		České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
Heřmanův Městec	st. 553	zastavěná plocha a nádvoří	845	285		Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
						Česká republika
Heřmanův Městec	2251	silnice/ostatní plocha	845	1714		Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
						Česká republika
Heřmanův Městec	2406	jiná plocha / ostatní plocha	845	51		Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

					Česká republika
Heřmanův Městec	st. 596/2	zbořeniště/zastavěná plocha a nádvoří	845	219	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 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, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
					Česká republika

B2. Celkový popis stavby

B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Stavba „**Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec**“ 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 TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec**
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 sdělovacího zařízení, železničního svršku, spodku, nástupišť. 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**“, investora Město Heřmanův Městec.
- „**Rekonstrukce přejezdu P5043 v km 13,750 trati Přelouč – Prachovice**“, investor Správa železnic, státní organizace (souběžná stavba. zahájení výstavby 10/2022)

Provedením této rekonstrukce bude zajištěno spolehlivé provozování železniční dopravy do budoucna, vytvoří podmínky pro zajištění požadavků platné legislativy. Dosaženo bude zvýšení komfortu jízdy, zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících a snížení nákladů na údržbu dopravní cesty.

Stavba „**Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec**“ 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 zprávy, 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 doloženy 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.

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 30 000,- 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 – 1. etapa – výstavba nástupišť

Sdělovací zařízení

Předmětem této části stavby je vybudování informačního a kamerového systému.

ŽST Heřmanův Městec, železniční spodek a svršek

V rámci této etapy výstavby budou zřízena nová nástupiště - řešení navazuje a je koordinováno se stavbou „Autobusový terminál Heřmanův Městec“.

Bude zřízeno jedno vnější jazykové nástupiště u koleje č. 1 a nové vnější nástupiště u koleje č. 3 v oblasti autobusového terminálu (investor Město Heřmanův Městec). Úrovňová nástupiště budou zrušena kromě části nástupiště u koleje č. 5.

Dále bude v rámci akce „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice“ provedena redukce kolejiště v rozsahu nutném pro výstavbu nových nástupišť.

Stávající výtažná kolej č. 5b, 5c bude z větší části zrušena, přejezdy P5043 v km 13,750 a P5044 v km 13,876 budou nově jednokolejné. Zbývající část výtažné koleje kolej č. 1 bude nově ukončena dynamickým zarážedlem. V prostoru rekonstrukce nástupišť bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku.

Nástupiště

V rámci stavby je navržen cílový stav nástupišť v ŽST Heřmanův Městec, řešení navazuje a je koordinováno se stavbou „Autobusový terminál Heřmanův Městec“.

Bude zřízeno jedno vnější jazykové nástupiště u koleje č. 1 a nové vnější nástupiště u koleje č. 3 v oblasti autobusového terminálu (investor Město Heřmanův Městec). Úrovňová nástupiště budou zrušena kromě části nástupiště u koleje č. 5. Nová nástupiště budou typové konstrukce, délky 60,0 m, šířky 3,0 m, s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK přilehlé koleje.

Přejezdy

V rámci související stavby bude provedena rekonstrukce přejezdu P5043.

Pozemní stavební objekty

- Budou vybudovány příštířešky na nástupištích v Heřmanově Městci.
- Orientační systém v ŽST Heřmanův Městec.

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.

Přístup cestujících s omezenou schopností pohybu do prostor určených pro pohyb cestujících (nástupiště v ŽST Heřmanův Městec) je řešen v rámci stavby pomocí přístupu ze stávajících veřejných komunikací do prostoru nástupiště úrovnově, bez přecházení kolejí.

Řešení pro osoby se zrakovým postižením je realizováno pomocí hlasových majáčků doplněné o rozhlas na nástupištích.

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.

Tato problematika je řešena pomocí orientačního systému, jehož součástí jsou tabule s názvem stanice, tabule s označením směrů trati, s číslem nástupišť, tabule přístup na nástupiště a východu, doplněné o další piktogramy (kouření zakázáno...). Celkově je orientační systém doplněn v jeden celek informačním systémem – toto zařízení poskytuje vizuální informace (informační tabule) doplněné hlasové informace - automatické hlášení do rozhlasového zařízení.

Povrch pochozích ploch musí být rovinný, pevný, bez výstupků a drážek a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva dlažby musí mít (podle Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.) následující parametry:

- a) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- b) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- c) úhel kluzu nejméně 10°,
popřípadě ve sklonu pak:
- d) součinitel smykového tření nejméně $0,5 + \tan \alpha$, nebo
- e) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně $40 \times (1 + \tan \alpha)$, nebo
- f) úhel kluzu nejméně $10^\circ \times (1 + \tan \alpha)$,
 α je úhel sklonu ve směru chůze.

Mimoúrovňová nástupiště musí být opatřena bezpečnostním a varovným pásem. Bezpečnostní pás má šířku 0,800 m od nástupní hrany a je oddělený od ostatní plochy nástupiště vodící linií s funkcí varovného pásu. Tato vodící linie má šířku 0,400 m a musí být kontrastně hmatově a opticky vnímatelná. Vodící linie s funkcí varovného pásu je vytvořena přímo v povrchu betonových výrobků – buď v povrchu konzolových nástupištních desek řady KS, nebo v

povrchu dlaždic (betonová dlaždice VLsVP). Jejich povrch je tvořen podélnými drážkami ve tvaru trapézu. Vodicí linie s funkcí varovného pásu bude v šířce 0,150 m vyznačena žlutou barvou - odstín RAL 6200 (podle ČSN 73 4959), což odpovídá odstínu 1003 (žlutá signální) podle mezinárodní stupnice RAL.
Vodicí linie s funkcí varovného pásu je provedena na celou délku nástupiště.

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 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 15-02-61 ŽST Heřmanův Městec, informační systém

V rámci tohoto PS bude v žst. Heřmanův Městec vybudován nový audiovizuální informační systém. Na nástupišti v žst. Heřmanův Městec bude instalována oboustranná informační tabule v provedení odjezdová tabule ve zkrácené verzi, která bude zavěšena na samostatné samonosné konstrukci ve tvaru šibenice. Na konstrukci s informační tabulí budou instalovány dva venkovní tlakové reproduktory a konstrukce s informační tabulí bude zároveň uzpůsobena pro instalaci kamer realizovaných v rámci kamerového systému, který je předmětem PS 15-02-71. Tento informační systém pro cestující bude začleněn do ovládacího pracoviště a serveru vybudovaných v rámci PS 00-02-03 této stavby.

Prvky informačního systému musí splňovat požadavky Směrnice č. 118 a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace.

PS 15-02-71 ŽST Heřmanův Městec, kamerový systém

V rámci tohoto PS bude v této etapě stavby v žst. Heřmanův Městec vybudován kamerový systém pro monitorování prostor přímého styku cestující veřejnosti s vlaky, tedy primárně pro monitorování prostor nově vybudovaných nástupišť. Tento kamerový systém bude začleněn do dohledového pracoviště a záznamového zařízení vybudovaných v rámci PS 00-02-04 této stavby.

B2.7 Základní popis stavebních objektů

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

SO 15-10-01 žst. Heřmanův Městec, železniční svršek

SO 15-11-01 žst. Heřmanův Městec, železniční spodek

Stávající stav

Ve stávajícím stavu je v žst. Heřmanův Městec 8 průběžných staničních kolejí (1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11), 4 kusé koleje (3a, 5a, 11a, 11b), délky jsou zde zaústěné 3 vlečky (RSM, ST, ČD). Ze stanice odbočuje trať směrem na Chrudim, kde je přerušený provoz. Všechny staniční koleje jsou na pražcích betonových SB6, rozdělení „c“, v hlavních kolejích je svršek tvaru R65, v ostatních kolejích S49. V přípojných polích k výhybkám je svršek na dřevěných pražcích. Všechny výhybky jsou tvaru S49 na dřevěných pražcích. Technický stav železničního svršku odpovídá datu vložení v letech 1972-1978. Část choltického zhlaví je po rekonstrukci z roku 2013.

Ve stanici nejsou patrná žádná ucelená odvodňovací zařízení, na prachovickém zhlaví se sporadicky objevují betonové odvodňovací šachty. Vpravo koleje č. 11 je u zářezového svahu patní příkop, tento je ale zanesený a nefunkční.

Navržený stav

SO 15-10-01 ŽST Heřmanův Městec, železniční svršek

V rámci SO budou demontovány výhybky č. 1, 2, 5 a 6 a části kolejí č. 1 a 2 v délce cca 220 m. Nový železniční svršek bude realizován na délku nástupišť a v okolí železničního přejezdu P5043. Celkem se jedná o 235 m nového železničního svršku, který bude sestávat z kolejnic tvaru 49 E1 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Nové kolejové lože bude na délku nového žel. svršku. Ve zkrácené koleji č. 2 bude v km 13,437 osazeno kolejnicové zarážedlo. Na konci nové kusé koleje č. 1 a na konci zkrácené vlečkové koleje (před přejezdem) budou osazena dynamický zarážedla.

SO 15-11-01 ŽST Heřmanův Městec, železniční spodek

Nový železniční spodek bude realizován na délku nového železničního svršku a to 126 m v koleji č. 1, 60 m v koleji č. 3 a 49 m v traťové koleji č. 1, kde bude navíc zřízeno ZKPP u přejezdu P5043. Skladba KPP je ve všech kolejích jednotná a skládá se ze 400 mm zeminy zlepšené vápnem a cementem a konstrukční vrstvy ze štěrkodrti fr. 0/32 o mocnosti 200 mm. Skladba ZKPP se skládá z vrstvy stabilizované cementem o mocnosti 500 mm a konstrukční vrstvy ze štěrkodrti fr. 0/32 o mocnosti 200 mm. Odvodnění žel. spodku je řešeno 5% úklonem zemní plně a svedením vody do systému podélných trativodů. Ty jsou svedeny do dvou vsakovacích šachet o vnitřním průměru 1,5 m. Tyto šachty jsou umístěny před a za nástupiště č. 2.

NÁSTUPIŠTĚ

SO 15-12-01 ŽST Heřmanův Městec, nástupiště

Stávající stav:

V žst. Heřmanův Městec jsou úroňová nástupiště u kolejí č. 2, 1, 3, 5 s hranou z tvarovek TISCHER, výškou nástupní hrany 200 mm nad TK.

Navržený stav:

Stávající úrovňová nástupiště budou demontována a nahrazena dvojicí vnějších nástupišť, které budou splňovat podmínky pro bezbariérové užívání. Přístup na obě nástupiště bude zajištěn od výpravní budovy společným chodníkem ve sklonu 5,2 % o délce 4,8 m a šířce 6 m. Na nástupiště u koleje č. 1 pak chodníkem o sklonu 5,0 % o délce 5,5 m a na nástupiště u koleje č. 2 chodníkem o sklonu 1,8 % a délce 15 m. Zábradlí na nástupištech a přístupových chodnících bude osazeno dle vzorového listu železničního spodku Ž12 – Zábradlí a madla a kotveno dle požadavků dodavatele betonových prefabrikátů.

Nástupištní hrana nástupiště u koleje č. 1 kopíruje polohu koleje a je tedy v přímé. Od osy bude hrana vzdálena 1 680 mm, přičemž vzdálenost od temene kolejnice bude 550 mm. Délka nástupní hrany nástupiště bude 60 m. Tvořena bude nástupištními prefabrikáty tvaru „L“ s rozšířenou nástupištní hranou. Konce nástupiště budou tvořeny rohovými prefabrikáty tvaru „L“ a dozdívkou. Nenástupní hrana nástupiště bude tvořena nástupištními prefabrikáty tvaru „L“ s nerozšířenou nástupní hranou.

Nástupištní hrana nástupiště u kusé koleje č. 2 bude v oblouku o poloměru 500 m. Od osy koleje bude vzdálena 1 680 mm a od temene kolejnice bude osazena ve vzdálenosti 550 mm. Délka nástupní hrany bude 60 m a bude tvořena nástupištními prefabrikáty tvaru „L“ s rozšířenou nástupištní hranou. Konce nástupiště budou tvořeny pomocí rohového nástupištního prefabrikátu tvaru „L“ a prefabrikátu tvaru „L“ bez rozšířené hrany. Nenástupní hrana nástupiště bude tvořena zahradním obrubníkem o tl. 100 mm.

Pochozí plocha obou nástupišť bude tvořena betonovou dlažbou a bude obsahovat všechny bezpečnostní prvky. Na obou nástupištech budou realizovány nové přístřešky s lavičkou a odpadkovým košem.

Na obou nástupištech bude zřízen nový orientační systém podle požadavků Správy železnic, státní organizace.

Přístupový chodník navazuje na koordinovanou stavbu Terminál Heřmanův Městec.

POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ, PŘÍSTŘEŠKY NA NÁSTUPIŠTÍCH

SO 15-75-01 ŽST Heřmanův Městec, přístřešky pro cestující

Jedná se o novostavbu přístřešku pro cestující na nově rekonstruovaném nástupišti. Ve stávajícím stavu se v předmětné oblasti nenachází přístřešek. V místě nově navrženého přístřešku se nachází stávající nástupiště.

Velikost přístřešku je navržena tak, aby splňovala veškeré požadavky na minimální čekací plochu. Šířka přístřešku je 2,55m, jeho délka 3,06m a světlá výška přístřešku je potom min. 2,3m, přičemž čekací plocha je 2,55x3,06 m, tedy 7,8 m².

Vzhledem k tomu, že nástupiště jsou v sousedství nového autobusového terminálu, je návrh přístřešků proveden tak, aby byl v souladu s provedením terminálových objektů.

Zastřešení je tvořeno ocelovou konstrukcí, která je tvořena ze sloupů, na které jsou našroubovány příčníky, které vzájemně propojují podélné vaznice. Střešní krytina je zde tvořena trapézovým plechem. Stěny přístřešku tvoří plechový obklad z povětrnostně a korozi odolné oceli s perforací (vysoká odolnost vůči korozi i bez povrchové úpravy s vrstvou patiny, bezúdržbová). Řešení je navrženo v kontextu řešení sousedící stavby „Autobusový terminál Heřmanův Městec“.

Zastřešení bude vybaveno umělým osvětlením a mobiliářem – lavičkami, odpadkovým košem. Navržené lavičky mají samostatné sedáky a jsou vzájemně mezi sebou odděleny područkami.

ORIENTAČNÍ SYSTÉM

SO 15-77-01 ŽST Heřmanův Městec, orientační systém

V rámci SO dojde k rekonstrukci orientačního systému, resp. jeho přizpůsobení nově navrženým nástupištím v rámci SO 15-12-01. Zároveň je navržen orientační systém tak, aby korespondoval s koordinovanou stavbou výstavby autobusového terminálu.

V rámci SO budou zejména zřízeny tabule s názvem stanice a to na zhlavích ŽST, na obou nástupištích a to oboustranná i od BUS terminálu – čímž bude zřízena hlavní přístupová cesta do prostoru ŽST pro cestující.

B2.8 Zásady požární 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 etapy
- SO 17-72-01** ŽST Kostelec u H.M. technologické objekty - není součástí této etapy
- SO 15-75-01** ŽST Heřmanův Městec, přístřešky pro cestující
- PS XXX** Technologické objekty zřizované v rámci PS - není součástí této etapy

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) - dříve dle ČSN 730862 nehořlavé A

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

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

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

tř. reakce na oheň **E** - dříve 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 materiály A, uvnitř nenosné materiály B až F

DP2 (D2)– nezvyšují intenzitu požáru – povrch materiály A1 nebo A2 (např. omítky na pletivu, desky na bázi sádry 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**-samoavírací 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 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 přesunu materiálu a při rekonstrukci štěrkového 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 zacházeno 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 náradí (motorové pily, apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního náradí 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 vypořádávaného 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, vyrozumění, 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 TZZ Přelouč – Prachovice, 1. etapa – výstavba nástupišť v ŽST Heřmanův Městec**“ 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 rád, 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 staveniště bývají standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu vody na staveniště 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, pracující 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) nabyl 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 nářadí
201/2010 Sb. o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasilání 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 kolejistiště 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