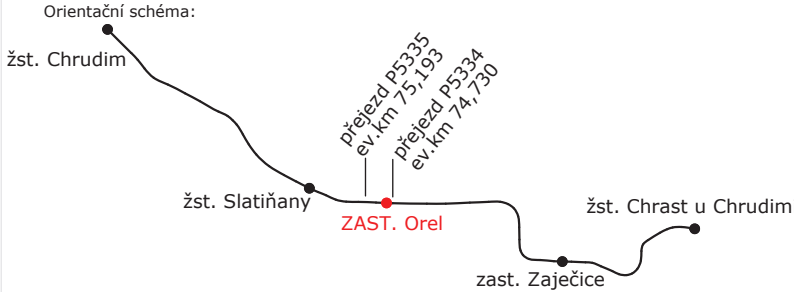




Jiná ověření:		Paré:	
<p>Orientační schéma:</p> 		Razítko oprávněné osoby:	
Podpis:		Datum:	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	16.09.2021	Dokumentace po připomínkách	Ing. Vlastimil Mičjan

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	PRODIN a.s.		
Adresa:	K Vápence 2745, 530 02 Pardubice		
Kontakt:	T: +420 466 055 111 E: info@prodin.cz		
Zhotovitel objektu:	-		
Adresa:			
Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Petr Burda	Specialista:	Martin Lipenský, DiS.

Název stavby/akce:	Výstavba železniční zastávky Orel		Označení investora:	S622000222
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení zhotovitele:	3110-20-161
Název objektu/dílčí části:	-		Označení části:	B.1
Název přílohy:	-		Označení objektu/komplexu:	-
Název dílčí části přílohy:	-		Číslo přílohy:	-
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:	
Martin Lipenský, DiS.	Martin Lipenský, DiS.	Formáty: A4	DUSP + PDPS	
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:	
Pardubický	Orel [712086]	1611 16	16.09.2021	
Označení investora::	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:
S 6 2 2 0 0 0 2 2 2	- P D P S	- B 1 X X X	- X X X X X X X X X	- X X
Příloha:	Revize:			
- X - X X X	- 0 0 0			



Obsah

B	SOUHRNNÁ ČÁST	3
B1	Souhrnná technická zpráva	3
B2	Průzkumy a Podklady, Koordinace se souvisejícími stavbami	3
B3	Ochranná pásma.....	4
B4	Koncepce stavby	4
a)	Účel stavby.....	4
b)	Obecné technické požadavky na výstavbu.....	4
c)	Architektonické a urbanistické začlenění stavby.....	4
d)	Stručný popis PS a SO:	5
e)	Postupné uvádění do provozu a lhůty výstavby.....	11
f)	Požadavky na zdroje	11
g)	Odvedení povrchových vod, napojení na stávající inženýrské sítě.....	11
h)	Napojení na dopravní systém	11
i)	Náhradní výsadba	11
j)	Bezpečnost práce.....	11
k)	Bezbariérový přístup.....	12
l)	Rozdělení stavby – etapizace, koordinace se souvisejícími stavbami	13
m)	Statické výpočty	13
B5	Údaje o splnění stanovených podmínek	13
B6	Příprava pro výstavbu	13
a)	Prostory zařízení staveniště	13
b)	Přístup na staveniště.....	13
c)	Nároky na energie	13
d)	Nakládání s odpady	13
e)	Kácení	13
f)	Odpady	13
g)	Během výstavby musí být splněny podmínky	15
h)	Inženýrské sítě, přeložky	15



i)	Omezující opatření při přípravě staveniště	15
j)	Výluky a uzavírky	16
k)	Omezení v dodávce energií	16
B7	Výkup pozemků a staveb	16
B8	Výjimky z předpisů a norem	16
B9	Provozní a dopravní technologie	16
B10	Vliv stavby na životní prostředí	16
B11	Ochrana vod a Havarijní zabezpečení	18
B12	Odolnost a zabezpečení stavby	19
B13	Požární ochrana	19
B14	Bezpečnost práce	19
B15	Civilní ochrana	21
B16	Energetické výpočty	21
B17	Protikorozní ochrana:	21
B18	Graf průběhu rychlostí:	21
B19	Dopravní opatření:	21
B20	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zpf nebo pupfl	21
B21	Úspory energie a ochrana tepla	21
B22	Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	21
B23	Ochrana obyvatelstva	21
B24	Bezbariérové užívání	22



B SOUHRNNÁ ČÁST

B1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury - stavbu dráhy. Cílem díla je vybudování nové železniční zastávky v obci Orel, která bude mít významný přínos pro dopravní obslužnost v obci. Zastávka se bude polohově nacházet v km 74,780 – km 74,870 trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

V nové železniční zastávce je navrženo vnější jednostranné nástupiště délky 90m u přímého úseku koleje. Nástupní hrana výšky 550mm nad TK bude provedena z konzolových desek lomených (KDL) uložených na prefabrikovaných blocích typu L. Ostatní plocha nástupiště bude vydlážděna. Z důvodu bezbariérového a plynulého přístupu cestujících na nástupiště bude zřízen šikmý přístupový chodník a chodníky navazující na stávající infrastrukturu. Součástí nového nástupiště bude i vybudování nástupištního přístřešku, nového osvětlení, osazení mobiliáře a orientačního systému.

Rekonstrukce železničního svršku a spodku proběhla v roce 2015 v rámci stavby „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“. Nyní je navržena pouze směrová a výšková úprava geometrické polohy koleje v dotčené části trati v km 74,745 – km 75,185. Železniční svršek a spodek bude dále stavbou dotčen pouze v rozsahu nutném k vybudování nástupiště.

Výstavba zastávky si vyžádá přeložky inženýrských sítí ve správě drážních i mimodrážních správců, zřízení nového přípojného místa pro napájení osvětlení nástupiště a dále zřízení nástupiště vyvolá přeložku stávajícího nadzemního vedení k objektu bývalého drážního domku u přejezdu P5334.

B2 PRŮZKUMY A PODKLADY, KOORDINACE SE SOUVISEJÍCÍMI STAVBAMI

- a) Byla provedena prohlídka řešeného území a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.
- b) Byl proveden stavebně-technický průzkum vybraných mostních konstrukcí
- c) Geologické a hydrogeologické poměry jsou vhodné, jedná se o úpravy stávajících staveb a zařízení
- d) Bylo provedeno geodetické zaměření. Polohové a výškové měření navazuje na stávající drážní bodové pole převzaté od SŽG Praha splňující TKP. Souřadnicový systém je S-JTSK, výškový Bpv.

Podklady:

- Zadávací dokumentace stavby (Správa železnic, státní organizace)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha, GON Hradec Králové)
- Informace z pochůzek po trati a místního šetření
- Katastrální mapy
- Zákresy správců inženýrských sítí
- Nákrešný přehled a evidenční listy přejezdů
- Projektová dokumentace „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“, stupeň DSPS
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy



B3 OCHRANNÁ PÁSKA

- Jedná se o stavbu dráhy. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.
- Stavba se nenachází v památkově chráněném území.
- Nová ochranná pásma nebudou stanoveny.
- Stavba není v chráněném ložiskovém území.
- Stavba nevyvolává odstranění zeleně mimo drážní pozemky.
- K záboru zemědělského půdního fondu a lesního fondu nedojde.

B4 KONCEPCE STAVBY

a) Účel stavby

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností, které především povedou ke zřízení nové železniční zastávky v obci Orel. Jedná se o úpravu směrové a výškové polohy koleje do stavu dle projektu revitalizace z roku 2015 ke které následně bude zřízena v km 74,780 – 74,870 nástupištní hrana nové železniční zastávky, dále o odtěžení části kolejového lože vpravo koleje tak, aby bylo možné zřídit podkladní L bloky konzolových nástupištních desek, zpětný zásyp kolejového lože podél podkladních L bloků, pokládka konzolových nástupištních desek, zadláždění plochy nástupiště. Na nástupišti bude zřízeno nové osvětlení, nástupištní přístřešek a mobiliář. Doplněna bude výstroj trati o tabule před zastávkou a vzdálenostní upozorňovadla, zřízeno bude sdělovací zařízení a úprava zařízení zabezpečovacího na stávajících přejezdech v dotčeném mezistaničním úseku. Z důvodu, že v poloze plánované nástupištní hrany jsou ve stávajícím stavu uloženy drážní inženýrské sítě, bude tyto sítě nutné vymístit do nové kynety za nástupiště.

Nová železniční zastávka zlepší výrazně dostupnost železniční osobní dopravy v obci Orel.

b) Obecné technické požadavky na výstavbu

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu. Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu.

Vzhledem k výstavbě nových staveb a zařízení vyžaduje stavba umístění, které bude řešeno vydáním společného povolení Drážním úřadem.

c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby

Není řešeno, jedná se o stavební úpravy stávající trati a zařízení.



d) Stručný popis PS a SO:

Subsystém Řízení a zabezpečení

D.1.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.1.1.1 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 11-01-31 ZAST OREL, ÚPRAVA PZZ

Přejezdy

Vzhledem k výstavbě nové zastávky Orel mezi přejezdy P5334(CS3) a P5335(CS4) bude provedena změna nastavení některých parametrů PZS v úseku Chrast u Chrudimi – Slatiňany.

PZS v km 73,288(P5333) – změna nastavení kritické doby t_K

PZS v km 74,730(P5334) – změna nastavení mezní doby anulace t_A

PZS v km 75,193(P5335) – změna nastavení mezní doby anulace t_A

Změny časových parametrů PZS jsou uvedeny v tabulkách přejezdu.

Demontáže a montáže

Vzhledem k navrženým pracím na kolejové části, je nutné v kolizních místech demontovat vnější prvky zabezpečovacího zařízení. Jedná se o počítače náprav včetně uzemnění, které jsou v kolizi s navrhovanou úpravou směrové a výškové polohy koleje.

PN dotčené stavbou:

Označení	PB1b	PB3a
Staničení	74,739	75,185

Všechny prvky zabezpečovacího zařízení, které budou demontovány, budou zpět vráceny ve stejné poloze. Následně bude provedeno kompletní přezkoušení technologií souvisejících s demontovanými prvky.

D.1.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.1.2.1 Rozhlasové zařízení

PS 11-02-21 ZAST OREL, NÁSTUPIŠTNÍ ROZHLAS

V rámci tohoto PS bude v zastávce Orel vybudováno kompletně nové rozhlasové zařízení pro cestující. Ve stávajícím reléovém domku P5334 u zastávky bude v novém rozvaděči sdělovacího zařízení dodaném v rámci stavby umístěna nová rozhlasová ústředna v IP provedení o výkonu 100W. Nové vnější nástupiště bude ozvučeno reproduktory s nastavitelným výkonem.



Reproduktory na nástupišti budou umístěné na osvětlovacích stožárech ve vzdálenosti cca 25m a budou připojeny kabelem TCEPKPFLEY 3P1,0. Celkem jsou navrženy 3 venkovní reproduktory.

RÚ bude prozatímně dálkově řízena z žst. Žďárce u Skutče, výhledově z RDP Pardubice a ze ZP umístěného v žst. Havlíčkův Brod. RÚ bude dále napojena na záznamové zařízení, které bude umožňovat archivaci záznamu z RÚ pro dobu 3 měsíce.

Použité zařízení musí splňovat parametry dle směrnice SŽ č. 118 - Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách. Podmínkou pro uvedení zařízení do provozu je provedení akustického měření hluku dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. autorizovanou firmou.

D.1.2.2 Jiné sdělovací zařízení

PS 11-02-91 ZAST OREL, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Předmětem tohoto PS je instalace nového přenosového systému do nové skříně sděl. zař. v reléovém domku P5334 u zast. Orel, připojení k napájení RD a její připojení ke stávajícímu TOK 24vl. a začlenění do existujícího přenosového systému na trati. Pro napojení na TOK bude na spojce HDPE trubek v blízkosti RD instalována kabelová komora, ve které bude proveden výpisch z TOK, který bude oboustraně zakončen ve skříně sděl. zař. v RD.

Aktivní prvky ve skříně (včetně RÚ instalované PS 11-02-21) budou zálohovány záložním zdrojem UPS 230 V AC. V rámci tohoto PS je řešeno připojení prvků DDTS instalovaných v SO 11-86-01 osvětlení metalickými kabely FTP s přepětovou ochranou a rozhlasové ústředny instalované v rámci PS 11-02-21 do nové skříně sděl. zař., kabely FTP 4x2x0,5 min Cat. 5E a patchpanel ve skříně sdělovacího zařízení. Traťový VTO u RD zůstává stávající bezzměn.

D.1.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.1.3.1 Dispečerská a řídicí technika

PS 11-03-11 ZAST OREL, DDTS ŽDC

Předmětem tohoto PS je připojení nově budovaného osvětlení a rozhlasového zařízení v zast. Orel do systému DDTS ŽDC. Pro připojení bude využit stávající integrační koncentrátor (InK) dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) v žst. Chrudim. Součástí tohoto PS je i doplnění integrační serverů InS na ED Pardubice a příslušných klientských pracovišť zejména na ED Pardubice a žst. Žďárec u Skutče.



Subsystém Infrastruktura

D.2.1. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 11-10-01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

Stávající stav:

Stavební činností dotčený úsek v km 74,745 – km 75,185 byl v roce 2015 součástí rekonstrukce při akci „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“ a je tedy v dobrém stavu. Byla provedena kompletní rekonstrukce železničního svršku i spodku s použitím nového materiálu.

Železniční svršek:

- Kolejnice tvar 49E1
- Upevnění pružné bezpodkladnicové W14
- Betonové pražce B91S, rozdělení „u“
- Kolejové lože fr. 31,5/63

Železniční spodek:

- Pražcové podloží typ 6, ŠD 150mm, zlepšená zemina váp.-cem. 500mm,
- sklon pláně železničního spodku 4% vlevo, sklon zemní pláně 4% vlevo

Řešený úsek se nachází v přímé. Kolej je bezstyková. Vlevo ve směru staničení se nachází podél celého řešeného úseku zpevněný příkop betonovou tvárnici TZZ4. Vpravo ve směru staničení se nachází podél celého řešeného úseku nezpevněný příkop.

Stavební činností dotčený úsek v km 74,745 – km 75,185 se nachází mezi železničními přejezdy P5334 evid. km 74,730 a P5335 evid. km 75,193. Tyto přejezdy byly také součástí rekonstrukce při akci „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“ a jsou osazeny celopryžovými konstrukcemi.

Nový stav:

Stavební objekt „SO 11-10-01 Železniční svršek“ řeší zejména směrovou a výškovou úpravu GPK v rozsahu km 74,745 – km 75,185 tak, aby v řešeném úseku odpovídala projektu PPK („Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“, 2015). Hlavním motivem bylo vyrovnání směrových a výškových nedostatků ve stávajícím stavu prostorové polohy koleje vzhledem k výstavbě nové železniční zastávky v obci Orel. Nástupiště je řešeno v „SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště“ a je tedy nutná koordinace zejména s tímto SO. Nástupní hrana nového nástupiště se bude nacházet v km 74,780 – km 74,870. Rozsah úpravy GPK v délce 440m byl volen tak, aby bylo možné plynule navázat na stávající stav před a za úpravou GPK. Dále bylo přihlédnuto i k celistvosti úseku úpravy GPK, který je volen mezi železničními přejezdy P5334 evid. km 74,730 a P5335 evid. km 75,193. Do konstrukce přejezdů nebude stavbou zasaženo. Celý řešený úsek se nachází v přímé koleji. Před úpravou GPK bude dosypáno kolejové lože (KL) novým štěrkem fr. 31,5/63 podél nově vybudovaného nástupiště v délce 90m. V rámci rozsahu úpravy GPK proběhne úprava kolejového lože do požadovaného profilu dle SŽ S3 díl X. Konstrukce



železničního svršku zůstane stávající vzhledem k použití nového materiálu při rekonstrukci v akci „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“ v roce 2015.

SO 11-14-01 VÝSTROJ TRATI

Stávající stav:

V řešeném úseku se nachází stávající výstroj, která byla nově osazena v rámci akce „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“ v roce 2015. Provedení a umístění této obnovené výstroje dráhy odpovídá předpisům správce.

Nový stav:

Stavební objekt „SO 11-14-01 Výstroj trati“ řeší úpravy stávající výstroje a osazení nových prvků výstroje trati vyvolané výstavbou nové železniční zastávky Orel. Stavební objekt uvádí trať do souladu zejména s předpisem SŽ D1 a s vyhláškou 177/1995 Sb., oboje v platném znění. Upravena bude poloha 1ks návěsti Kilometrická poloha (ŽB staničník). Ostatní stávající výstroj zůstane v původním stavu a poloze. Nově budou osazeny 4ks neproměnných návěstidel. V tomto SO jsou i určeny polohy 2ks tabulí s názvem zastávky, které jsou součástí orientačního systému a jsou detailně popsány v „SO 11-77-01 ZAST Orel, orientační systém“.

Neproměnná návěstidla musí odpovídat Obecným technickým podmínkám pro neproměnná návěstidla č.j. S 816/2017-SŽ-O13. Tato neproměnná návěstidla mohou vyrábět pouze výrobci, kteří mají platné Technické podmínky dodací.

Pokud je návěst definována předpisem SŽ D1, bude u ní pro jednoznačnou identifikaci v dalším textu vždy uvedeno číslo příslušného článku dle v době zpracování platného znění Změny č. 4 tohoto předpisu. Výstroj dráhy musí svými rozměry, provedením i umístěním odpovídat platné legislativě. Zejména je třeba dbát na dodržení průjezdného průřezu a jeho postranních volných prostorů (vč. volného schůdného a manipulačního prostoru). Neproměnná návěstidla umístěná vně koleje a pouze na jednom samostatném sloupku je v prostoru železničních stanic (mezi vjezdovými návěstidly) doporučeno umisťovat s vodorovnou vzdáleností 3,5 m mezi sloupkem a osou koleje, na širé trati potom s vodorovnou vzdáleností 3,0 m mezi sloupkem a osou koleje.

D.2.1.2 Nástupiště

SO 11-12-01 ZAST OREL, NÁSTUPIŠTĚ

Stávající stav:

Jedná se o novostavbu železniční zastávky. Ve stávajícím stavu se v předmětné oblasti nenachází nástupiště s přístupovými komunikacemi. V místě nově navržené železniční zastávky, mezi traťovou kolejí a přilehlou místní komunikací, se nachází travnatá plocha.

Nový stav:

Stavební objekt „SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště“ (dále jen SO 11-12-01) řeší zejména výstavbu nového vnějšího jednostranného nástupiště délky 90m. Nástupiště bude vybudováno podél přímého úseku traťové koleje vpravo ve směru staničení trati v km 74,780 – km 74,870. Nástupištní hrana bude výšky 550mm nad TK. Provedena bude z konzolových desek lomených (KDL) uložených na nástupištní



prefabrikáty typu L. Bezbariérový přístup na nástupiště bude zajištěn šikmým přístupovým chodníkem. U opačného konce nástupiště bude vybudováno i přístupové schodiště. Stavební objekt obsahuje i výstavbu spojovacích chodníků pro pěší zajišťujících plynulé napojení nástupiště na stávající dopravní infrastrukturu. Zde je nutná koordinace se současně prováděnou stavbou „Zřízení parkovacích stání u zastávky Orel“, jejímž investorem je obec Orel. V SO 11-12-01 bude na nástupiště osazen i nový mobiliář a v prostoru před nástupištěm stojany na kola. V samostatných objektech bude dále zřízen nástupištní přístřešek, osvětlení nástupiště a orientační systém.

D.2.1.5 Inženýrské sítě

SO 11-30-10 SSZT A SEE, ÚPRAVA KABELOVÉ TRASY

Stávající stav

Při realizaci této stavby dojde mimo jiné ke styku se sítí elektronických komunikací ve správě ČD-Telematika, která je chráněna ochranným pásmem 1m po stranách krajního vedení (dle §102 zák. č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích. Jedná se o kabely DOK A-DQ(ZN)2Y 36vl. v HDPE trubce modré + HDPE trubka černá (rezerva), DOK Ericsson GRHLDV 24f SM9/125 + HDPE trubka černá (rezerva), DK47 (3XV 1,2 + 14DM 0,9 DCKQYPY), TK 10XN 0,8 TCEKEZE.

Ve správě SSZT dochází ke kolizi s kabely TCEPKPFLEY v profilu 3P až 24P.

Ve správě SEE se jedná o stávající napájecí kabel AYKY J 4x50.

Návrh řešení kabelové trasy

V místě nově budovaného nástupiště v km 74,780 až 74,870 bude provedeno stranové přeložení stávající kabelové trasy o cca 4m v délce 110m. Nová kabelová trasa bude umístěna do prostoru zeleného pásu mezi dlažbou nástupiště a přilehlým chodníkem.

U optických kabelů bude využito kabelové rezervy ve stávající kabelové komoře Romold.

Metalické kabely budou řešeny vložením kabelové vložky mezi nové spojky.

Na metalických i optických kabelech dotčené stavbou bude provedeno měření před započítáním stavby a po jejím skončení. Z každého měření bude vypracován protokol s výsledky měření.

D.2.2. POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 11-75-01 ZAST OREL, NÁSTUPIŠTNÍ PŘÍSTŘEŠEK

Rozsah navrženého řešení

„Přístřešek na nástupišti je nový - jednostranný, s pultovou střechou. Střešní plášť tvoří trapézový plech, stěny jsou tvořeny sklem. Nosná konstrukce je ocelová, kotvení je navrženo do monolitického ŽB základu tvaru desky. Součástí přístřešku je i mobiliář pro cestující – integrovaná lavička s oddělenými místy k sezení a područkami, vitrína s dopravními informacemi a odpadkový koš. Půdorysné rozměry přístřešku jsou 8,5 x 2 m. Minimální podchozí světlá výška je 2,2 m.“



D.2.2.4 Orientační systém

SO 11-77-01 ZAST OREL, ORIENTAČNÍ SYSTÉM

Předmětem stavebního objektu je zřízení orientačního systému na nově vybudovaném mimoúrovňovém nástupišti. Orientační systém bude sloužit k orientaci cestujících v zastávce Orel a bude zajišťovat snadný a bezpečný pohyb cestujících po nástupišti.

Rozmístění tabulí a rozkreslení piktogramů orientačního systému je znázorněno ve výkresových přílohách. Jedná se o tabule s názvem zastávky, směrovou tabuli a zákazovou tabulku s piktogramem „Průchod pro pěší zakázán“.

Orientační systém je navržen na modulovou velikost 160 mm (1. kategorie). Minimální výška tabule nad jakoukoliv pochozí plochou musí být min. 2,5m.

D.2.3. TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

D.2.3.6 Venkovní osvětlení

SO 11-86-01 ZAST OREL, OSVĚTLENÍ

Stávající stav:

V řešeném prostoru není stávající osvětlení.

Nový stav:

Pro napájení a ovládání VO zastávky bude instalován nový rozvaděč RE+RV1 (elektroměrová a vývodová část). Napájení rozvaděče RE+RV1 bude provedeno z distribučního rozvodu NN (pojistková přípojková skříň připravená PDS na základě žádosti o zřízení přípojného místa a uzavřené smlouvy).

Nové osvětlení je navrženo dle platných norem a předpisů, zejména ČSN EN 12464-2 a předpisu E11 – tab. 5.12.

Osvětlení nástupiště a přístupových komunikací bude provedeno „uličními“ svítidly LED, instalovanými na 6m sklápěcích stožárech.

Připojení osvětlovacích bodů bude provedeno kabely CYKY, uloženými v pískovém loži ve výkopu, případně v kabelových chráničkách.

Kabelový vývod pro osvětlení přístřešku pro cestující bude ukončen v připojovacím bodě přístřešku (krabicová rozvodnice - součást stavební části).

**e) Postupné uvádění do provozu a lhůty výstavby**

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu postupně dle harmonogramu zpracovaného vybraným zhotovitelem a schváleného investorem, je předpokládán zkušební provoz celé stavby v délce ½ roku.

Lhůty výstavby:

DSP + PDPS	září	2021
Stavební povolení	prosinec	2021
Zahájení stavby	červen	2022
Ukončení stavby včetně zkušebního provozu	listopad	2022

f) Požadavky na zdroje

Při následném provozu stavby, po jejím dokončení, nedojde k navýšení potřeby elektrické energie ani dalších médií.

g) Odvedení povrchových vod, napojení na stávající inženýrské sítě

Odvodnění ploch oproti stávajícímu stavu není měněno. Zřízeno bude nové přípojné místo z distribuční sítě nízkého napětí.

h) Napojení na dopravní systém

Dopravní napojení zůstává stávající, nebude měněno

i) Náhradní výsadba

Není požadována.

j) Bezpečnost práce**Všeobecné zásady bezpečnosti práce**

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽ Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP SŽ, dále pak zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na staveništích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Nutno seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti.

V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle předpisu SŽ a TKP ČD. Mimo jiné zejména tyto úkoly:



- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,
- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,
- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohrozí jejich bezpečnost.

Nepřejížděné a nepřechodné jímky musí být ohrazeny zábradlím nebo rovnocennou konstrukcí proti pádu osob a případně budou patřičně označeny.

Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).

Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s nařízením vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Organizační zajištění BOZP pracovníků, pracoviště a okolí

- prokazatelné proškolení pracovníků z daných předpisů BOZP
- stanovení rizik stavby a jejich proškolení (viz rizika stavby)
- stanovení přístupových cest na pracoviště
- vybavení pracovníků OPP
- úklid nářadí, mechanizace, materiálu po skončení práce
- po skončení práce na veřejně přístupných místech natažení bezpečnostní pásky pro zamezení vstupu civilních osob (cestující veřejnost)
- při práci za snížené viditelnosti nebo v noci použít umělé osvětlení pracoviště a strojů

Dále je zhotovitel stavby povinen dodržovat zejména následující předpisy (vždy v platném znění):

- SŽ D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽ Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽ Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

k) Bezbariérový přístup

Z důvodu zajištění bezbariérového užívání nástupiště je součástí zřízení zastávky i zřízení přístupového chodníku, který umožní bezbariérový přístup na nástupiště pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

**l) Rozdělení stavby – etapizace, koordinace se souvisejícími stavbami**

- Stavba není etapizována.
- Stavba bude v daném prostoru probíhat samostatně.

m) Statické výpočty

Statické výpočty jsou součástí dílčích stavebních objektů.

B5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

Neobsazeno

B6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU**a) Prostory zařízení staveniště**

Zařízení staveniště bude využívat stávající objekty, prostory a pozemky Správy železnic, s.o., respektive ČD a.s., pozemky nad rámec pozemků ve vlastnictví investora projekt nepředpokládá. Případné zábory nedrážních pozemků si dle zvolené technologie a konkrétního umístění zařízení stavby zajistí v předstihu zhotovitel stavby.

b) Přístup na staveniště

Přístup na staveniště bude po stávajících veřejných komunikacích a po železniční trati. Před započatím stavby bude provedena pasportizace stavu stavbou využívaných komunikací.

Případný přístup po komunikacích neveřejných si zajistí v předstihu zhotovitel stavby.

c) Nároky na energie

Pro stavební práce bude využita elektrická energie z mobilních zdrojů dodavatele stavby.

d) Nakládání s odpady

V rámci stavby nebudou prováděny demolice objektů. Veškerý materiál bude dočasně deponován pouze v prostoru stávajících pozemků, nebo na pozemcích určených k likvidaci takového materiálu (např. rozebírání kolejových polí apod.). S materiálem charakteru nebezpečného odpadu bude manipulováno v souladu se zákonem, takový materiál bude neprodleně odvezen na příslušnou skládku NO.

e) Kácení

Neobsazeno.

f) Odpady

S odpadem vzniklým při výstavbě bude naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. v platném znění. Předpokládané odpady vzniklé během stavby (zařazené dle vyhl. 93/2016 Sb.):



Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	Dřevěné pražce	N	odvoz na skládku
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	štěrka z výměnových částí výhybek	N	odvoz na skládku NO
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	štěrka z kolejiště	O	využití v rámci stavby resp. Odvoz na skládku
17 04 05	Železo a ocel	Kolejnice, upevňovací svěrky	O	Předáno oprávněné osobě
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Vybouraná kamenná konstrukce výkopová zemina - odkop	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 01 01	Beton	Vybouraný beton	O	Recyklace, případně odvoz na skládku
17 02 03	Plasty	PE podložky, pryžové podložky	O	Odvoz na skládku

Stavebník zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti a terénních úpravách vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle §12 odst. 3 zákona o odpadech a bude s nimi nakládat také v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na povrchu terénu. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustřeďovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem. Musí být plněny i další povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovací povinností. Doklady o využití nebo odstranění odpadů předané oprávněným osobám budou předloženy při kolaudačním řízení.

Zatřídění odpadů nejasného druhu bude upřesněno po provedení kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky platné legislativy.

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. v platném znění v souladu s jeho prováděcími předpisy:

- **Odpady vzniklé na stavbě** (beton, zemina, štěrka z kolejiště, dřevěné pražce, izolace, suť, atp.) budou odvezeny na skládku příslušné skupiny.

- **Použité dřevěné pražce:**



- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému využití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§12 odst. 3a)

- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby)

- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

- **Výkopová zemina a použitý drážní štěrk** budou odvezeny na skládku příslušné skupiny. Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku nebo při předávání k využití do lokality, kde jsou prováděny povolené terénní úpravy nebo probíhá zavážení podzemních prostor.

- **Vyzískaný materiál, který není odpadem** - betonové a dřevěné pražce určené k dalšímu využití na železnici

g) Během výstavby musí být splněny podmínky

- Pro práci v ochranném pásmu dráhy;
- Pro práce v ochranném pásmu inženýrských sítí dle vyjádření jednotlivých správců (viz. dokladová část dokumentace)
- Pro práci chráněné krajinné oblasti

h) Inženýrské sítě, přeložky

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě následujících organizací: **Správa železnic s.o., ČD Telematika, Telefonica O2, ČEZ Distribuce a.s., atd. (viz dokladová část).** Ochrana sítí a eventuální úpravy jejich trasy jsou řešeny v jednotlivých SO a PS. Stavba nevyžaduje přeložky vedení, provedeno bude pouze zahloubení stávajících kabelových tras případně příčná úprava polohy stávajících kabelových tras.

Vybraný zhotovitel zajistí vytyčení podzemních inženýrských sítí v zájmovém území stavby. Zákresy sítí jsou provedeny dle podkladů dodaných jejich správci!

Kabelové trasy zřizované v rámci provozních souborů a stavebních objektů budou v místě křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi uloženy do chráničky. Při křížení bude dodržen odstup dle ČSN 73 6005.

i) Omezující opatření při přípravě staveniště

Zpracovatel projektové dokumentace požádá příslušný orgán ochrany přírody o vydání stanoviska dle § 45i a o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

**j) Výluky a uzavírky**

V traťovém úseku Chrast - Slatiňany jsou předpokládány výluky 5N předběžně v období 05/2022.

Částečné dopravní omezení způsobené výstavbou bude v ulici podél železniční trati v obci Orel.

k) Omezení v dodávce energií

K omezení dodávky energií vlivem realizace stavby nedojde.

B7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB

K výkupům pozemků ani staveb v rámci této stavby nedojde. Zábory pozemků pro potřeby zařízení staveniště budou řešeny zhotovitelem stavby.

B8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Nejsou.

B9 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Pro pobyt vlaku na budoucí železniční zastávce je počítáno 0,5 minuty. Ve směru do Pardubic se prodlouží cestovní doba při zastavení na zastávce Orel (dynamika jízdy + pobyt na zastávce) o +1,4 minuty (počítejte 1,5 minuty, neb Správa železnic zaokrouhluje na 0,5 minuty), v opačném směru 1,5 minuty. Prakticky bude zastávka na znamení, což znamená pobyt 0,0 až 0,3 minuty, ale záleží i na vozidle. Dnešní zastaralé vozidlo (Regionova) stíhá kratší pobyt (žádné vysouvací schůdky apod.), ale výhledově lze počítat s vozidlem s lepší dynamikou jízdy (např. RegioShark), ale delším pobytem kvůli schůdkům a čidlům ve dveřích.

Pokud jde o konstrukci grafikonu, na trati není zaveden taktový provoz s jednotnými minutovými polohami, proto se možnost zastavení špatně hodnotí bez konstrukce celodenního grafikonu (není zpracováno z důvodu ne úplné průkaznosti - nevíme výhledově, jaké bude vozidlo, jaké výluky, jaké zabezpečovací zařízení ve stanicích). Obecně je možné u většiny vlaků kategorie Os zastavení na Orlu zavést, prostým odhadem u cca 2/3 vlaků Os bez dopadu na uzly a přestupní vazby.

Stavbou se nemění provozní a dopravní technologie řešeného úseku. Je také zřejmé, že dojde v reálném provozu ke skutečným časovým úsporám pro cestující.

	Stávající	Nově
Řád trati:	6	
Hmotnost na nápravu:	20,0 t / 7,2 t	
Traťová třída dle UIC:	C2	
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	P5	
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní	F4	
Maximální traťová rychlost:	100 km/h	
Poloha v trati:	širá trať	
Traťové zabezpečovací zařízení:	automatické hradlo	



Trakční soustava:	nezávislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)

B10 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Jedná se o opravu stávající drážní infrastruktury. Veškeré stavební práce – včetně skladování materiálu – budou realizovány výhradně na území drážního tělesa.

Stavba po dokončení nebude mít rušivý ani negativní vliv na životní prostředí, nezpůsobí změnu hydrogeologických podmínek dotčeného území. V průběhu výstavby bude okolí stavby zatíženo pouze samotnou stavební činností (vibrace, hluk, prašnost, nečistoty, zvýšený pohyb dopravních prostředků, apod.). Hlučnost a prašnost bude eliminována vhodnými technologickými postupy a volbou strojního zařízení. Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiály použité na stavbě jako nezávadné. Naopak budou ze stavby odstraněny stávající dřevěné pražce, které budou nahrazeny novými železobetonovými pražci. Při provozu dokončené stavby nedojde ke změnám v působení stavby na životní prostředí.

Provozem opravovaných objektů a zařízení nevznikají žádné rizikové zdroje, nebezpečné odpady (vyjma vyzískaných dřevěných pražců, které budou odvezeny k řádné likvidaci), případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí. Vytěžená zemina a kolejové lože projde laboratorními rozbory a dle výsledků bude dále využito nebo odvezeno na příslušnou trvalou skládku.

Navržená oprava prvků žel. trati nevyžaduje žádný trvalý zábor ZPF ani PUPFL. Vlastní stavební práce proběhnou na pozemcích určených k provozování dráhy.

Stavbou nedojde k ovlivnění podzemních ani povrchových vod.

Součástí dokumentace bude návrh havarijního plánu. Vybraný zhotovitel stavby havarijní plán dopracuje a před zahájením stavby zajistí jeho schválení. Realizací stavby v souladu s projektovou dokumentací je vyloučen negativní stavby na lokalitu.

V lokalitě se vyskytující druhy živočichů a rostlin nebudou stavbou významně zasaženy – stavba řeší opravu stávající již existující infrastruktury. Stavba neovlivní migrační prostupnost území.

Během realizace bude dodrženo následující:

- Práce budou prováděny podle schválené a odsouhlasené projektové dokumentace s využitím nejmodernější kolejové a silniční mechanizace
- Mimolesní zeleň se na plochách stavby nevyskytuje.
- Při dopravě materiálu a techniky budou použity stávající dopravní cesty
- Eventuální rizikové materiály budou skladovány tak, aby se vyloučila kontaminace vodních toků
- Odpady budou likvidovány a skladovány v souladu s platnými předpisy

Po provedené opravě prvků železniční tratě nedojde ke zhoršení životního prostředí v dotčeném území, naopak po náhradě stávajícího železničního svršku za nový s novými kolejnicemi, pražci a upevněním a po zřízení bezстыkové koleje dojde ke snížení hluku od projíždějících drážních vozidel a současně ke snížení vibrací.



Hluk z výstavby – bude dodržováno Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek byl do praxe zaveden zákonem č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny. VKP jsou dle tohoto zákona definovány jako ekologicky, geomorfologicky či esteticky hodnotné části krajiny, které utvářejí její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Stavba se nachází na okraji, případně po mostech překračuje významné krajinné prvky (VKP) – vodní toky. V rámci stavby dojde k opravě stávajících staveb.

Vliv stavby na zvláště chráněná území a přírodní parky, NATURA 2000

Zvláště chráněná území dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovníčně rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny velkoplošných zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky a chráněné krajinné oblasti. Bude požádáno o stanovisko krajského úřadu – OŽPaZ dle zákona 100/2001 Sb. o posouzení vlivu na životní prostředí. Zájmová lokalita se nenachází v chráněném území.

Vliv stavby na územní systémy ekologické stability

ÚSES je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Rozlišují se tři úrovně ÚSES: místní, regionální, nadregionální.

Z hlediska prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) lze konstatovat, že stavba nezasahuje do prvků ÚSES.

Vliv stavby na okolní životní prostředí

Odpadní vody

Během výstavby není předpokládán vznik odpadních vod. Po dokončení stavby během standardního provozu odpadní vody vznikat nebudou.

Hluk

Z hlediska vyššího zatížení životního prostředí hlukem, oproti současnému stavu, je působení tohoto faktoru omezeno pouze na období výstavby.

Po dokončení stavby vzhledem k náhradě stávajícího železničního svršku novým s pružným upevněním kolejnic včetně zřízení bezстыkové koleje lze předpokládat snížení hlukové zátěže z provozu oproti dnešnímu stavu až o 5 dB. Stavba leží většinou své délky v nezastavěném území mimo souvislou obytnou zástavbu.

B11 OCHRANA VOD A HAVARIJNÍ ZABEZPEČENÍ

– V prostoru staveniště nelze skladovat, ani omezeně ukládat závadné látky, odstavovat nezabezpečené dopravní prostředky a mechanizaci a manipulovat se závadnými látkami nad rozsah povolený provozním předpisem.

– Závadné látky nezbytně nutné pro potřeby stavby lze ukládat jen v prostoru zabezpečeného skladu. Pro provoz skladu zhotovitel vypracuje provozní řád, který bude přílohou havarijního plánu



– Na stavbě je možné provozovat jen dopravní prostředky a mechanizaci v dobrém technickém stavu. Denně před zahájením prací se provede prohlídka dopravních prostředků a mechanizace se zvláštním zaměřením na těsnost nádrží, hadic, spojů apod. O kontrole se provede zápis do stavebního deníku. Na stavbě nelze ani výjimečně připustit provoz dopravních a mechanizačních prostředků, ze kterých uniká olej nebo pohonné hmoty. V hydraulických systémech trvale používaných dopravních prostředků a mechanizace se nahradí minerální oleje oleji rostlinnými, biologicky lehce odbouratelnými. Nemrznoucí směsi chladících systémů obsahující toxický podíl (glykoly) se nahradí netoxickými kapalinami.

– Doplnění pohonných hmot a olejů do dopravních prostředků se provádí v zabezpečených prostorech veřejných čerpacích stanic, do mobilních mechanismů v prostoru zařízení staveniště. Zde se použijí zachytňovací vaničky nebo sorbční plachetky. Mechanizmy v prostoru stavby trvale umístěné se zabezpečí zachytňovací vanou zhotovenou z ocelového plechu s objemem na celý obsah provozních náplní. Dno vany se vyplní vláknitým olejovým sorbentem. Stroje se opatří přístřeškem nebo se jinak zabráni omývání srážkovými vodami. Při doplňování pohonných hmot a oleje se dbá mimořádné opatrnosti, používá se vanička na úkapy nebo sorbční rohož. Stroje se zabezpečí před manipulací nepovolanou osobou.

– Pracovníci zhotovitele (i podzhotovitelů) budou prokazatelně seznámeni se zásadami havarijního zabezpečení, o seznámení bude proveden zápis do stavebního deníku.

B12 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Neobsazeno

B13 POŽÁRNÍ OCHRANA

Řešené objekty nemají charakter stavebních objektů ani otevřených technologických zařízení ve smyslu ČSN 73 0804. Na objekty se nestanoví žádné požadavky z hlediska požární bezpečnosti.

B14 BEZPEČNOST PRÁCE

Všeobecné zásady bezpečnosti práce

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽ Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP SŽ, dále pak zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na staveništích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Nutno seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti.

V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.



Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle předpisu SŽ a TKP SŽ. Mimo jiné zejména tyto úkoly:

- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,
- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,
- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohrozí jejich bezpečnost.

Nepřejížděné a nepřechodné jímky musí být ohrazeny zábradlím nebo rovnocennou konstrukcí proti pádu osob a případně budou patřičně označeny. Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).

Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s nařízením vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Organizační zajištění BOZP pracovníků, pracoviště a okolí

- prokazatelné proškolení pracovníků z daných předpisů BOZP
- stanovení rizik stavby a jejich proškolení (viz rizika stavby)
- stanovení přístupových cest na pracoviště
- vybavení pracovníků OPP
- úklid nářadí, mechanizace, materiálu po skončení práce
- po skončení práce na veřejně přístupných místech natažení bezpečnostní pásky pro zamezení vstupu civilních osob (cestující veřejnost)
- při práci za snížené viditelnosti nebo v noci použít umělé osvětlení pracoviště a strojů

Dále je zhotovitel stavby povinen dodržovat zejména následující předpisy (vždy v platném znění):

- SŽ D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽ Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽ Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace



B15 CIVILNÍ OCHRANA

Požadavky na civilní obranu nejsou.

B16 ENERGETICKÉ VÝPOČTY

- Neobsazeno.

B17 PROTIKOROZNÍ OCHRANA:

- Neobsazeno.

B18 GRAF PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ:

- Neobsazeno

B19 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ:

Jsou předpokládány výluky v mezistaničním úseku Chrast - Slatiňany po dobu prací.

- | | |
|--|---|
| a) Délka výluky | Navržené výluky 5N (2022) |
| b) Uzavírky komunikací | V závislosti na technologii výstavby |
| c) Místo výluky: | TU 1611 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, DU 16
Chrast u Chrudimi - Slatiňany |
| d) objednatel: | Správa železnic, státní organizace |
| e) stanice určená k zahájení a ukončení výluky: | Dle ROV |
| f) omezení rychlosti - vyplýne z technologie výstavby-označení zajistí | OZOV |

NAD bude vedena v trase ŽST Chrast u Chrudimi – ŽST Slatiňany. Zastávka NAD v obci Zaječice bude dočasně zřízena v prostoru u křižovatky místních komunikací č.35815 a č.35820 u domu čp.160 z důvodu, že ZAST Zaječice slouží i pro obec Bítovany.

B20 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF NEBO PUPFL

K trvalému záboru půdního fondu nedojde. Případný dočasný zábor pozemku pro zařízení staveniště si zajistí vybraný zhotovitel. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu.

B21 ÚSPORY ENERGIE A OCHRANA TEPLA

- Neobsazeno

B22 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

- Návrh havarijního plánu bude součástí dokumentace. Dopracování Havarijního plánu a zpracování Povodňového plánu a následné schválení obou plánů zajistí vybraný zhotovitel.

B23 OCHRANA OBYVATELSTVA

- Neobsazeno



B24 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Nově zřizované nástupiště bude přístupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace pomocí přístupového chodníku situovaného blíže konci nástupiště ve směru na Slatiňany. Tento chodník bude zřízen podél zadní nenástupní hrany nástupiště, a to ve sklonu 8%. Šikmý chodník bude plynule navazovat na novou zpevněnou plochu před nástupištěm.

V Pardubicích

Září 2021

vypracoval: Martin Lipenský, DiS.