

# **„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6303 v km 5,854 na trati Tábor - Bechyně“**

## **B. Souhrnná technická zpráva**

### **Obsah:**

B.1 Popis území stavby .....	3
B.2 Celkový popis stavby .....	12
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	12
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	14
B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby.....	15
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby .....	16
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	16
B.2.6 Základní charakteristika objektů .....	17
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	17
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	17
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana .....	17
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	17
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	17
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu .....	18
B.4 Dopravní řešení .....	19
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	22
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	22
B.7 Ochrana obyvatelstva.....	24
B.8 Zásady organizace výstavby .....	24
B.9 Celkové vodohospodářské řešení .....	26

## LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	střídavý proud
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	České technické normy
DC	stejnosměrný proud
DŘT	dispečerská řídicí technika
NN	nízké napětí
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	reléový domek
SO	stavební objekty
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TM	trakční měnírna
TR, TS	trafostanice
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
VN	vysoké napětí
VVN	velmi vysoké napětí
ZPF	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST	železniční stanice

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

## B.1 Popis území stavby

- a) *Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území:*

Výběr území stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, ve kterém je požadováno zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6303 v km 5,854 na regionální trati číslo 202 Tábor – Bechyně.

Úrovňový přejezd s označením P6303 v km 5,854 se kříží se silnicí III/1374. Přejezd se nachází na záhlaví dopravní D3 Slapy. Jedná se o dvoukolejný přejezd (kolej záhlaví a vlečková kolej vlečky OSEV jih s.r.o.) zabezpečený výstražnými kříži. Stavba je součástí intravilánu obce Slapy u Tábora, na traťovém úseku 1821 regionální dráhy Tábor (mimo) – Bechyně (včetně).

Cílem stavby je modernizace zabezpečení celého traťového úseku 1821 Tábor – Bechyně za účelem zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nebezpečí vzniku mimořádné události. V rámci stavby nedojde ke zvýšení rychlosti ani navýšení dopravy.

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese. Stavební činnost bude probíhat převážně mimo kolejiště, na drážních zařízeních a přilehlých komunikacích.

Záměrem je dotčeno katastrální území obce Slapy u Tábora.

Celá stavba leží v ochranném pásmu dráhy.

Součástí modernizace traťového úseku 1821 jsou následující investiční a opravnými pracemi:

ISPROFOND: 3273514800

- 1) Sub. ISPROFIN: 5313530059  
Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6303 v km 5,854 na trati Tábor – Bechyně (SAGASTA)
- 2) Sub. ISPROFIN: 5313530060  
Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6311 v km 12,993 na trati Tábor – Bechyně (SAGASTA)
- 3) Sub. ISPROFIN: 5313530061  
Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6322 v km 20,180 na trati Tábor – Bechyně (SAGASTA)
- 4) Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor – Bechyně (SUDOP Praha)
- 5) Slapy ON oprava VB

- b) *údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci:*

Navrhovaná výstavba je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Slapy u Tábora.

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

Výjimky z obecných požadavků na využívání území nejsou požadovány

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

Případné podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů budou zapracovány do dokumentace N Dokladová část.

- e) *výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.*

**PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ**

Průzkum byl proveden v průběhu 01-03/2021 společností SAGASTA s.r.o.

Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen „vlastníci“) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen „vlastnictví“) v daném zájmovém území.

Hranice zájmové území byla vyhotovena na podkladu aktuálních katastrálních map.

Seznam vlastníků byl sestaven z následujících zdrojů:

- Výpis z registru subjektů technické infrastruktury ([www.rsti.cz](http://www.rsti.cz)).

Poř. č.	Organizace	Adresa	Datum podání Způsob podání	Č. jednací	Datum doručení Způsob doručení	Jméno Spojení	Poznámky/podmínky
1	ČD Telematika	Pod Tábořem 369/8a Praha 9, 190 00	01.02.2021 Mawis	CDT2021327058	08.02.2021 web	č.j. 1202102655	Nachází se SEK.
2	ČEPRO, a.s.	Dělnická 213/12 Praha 4, 170 04	01.02.2021 Mawis	CPR2021327058	08.02.2021 mail	č.j. S1-2/5043/21	Nachází se v ochranném pásmu produktovodu - ocelové potrubí.
3	České Radiokomunikace a.s.	Skokanská 2117/1 Praha 6, 169 00	01.02.2021 Mawis	CER2021327058	03.02.2021 web	č.j. UPTS/OS/265954/2021	Nedojde ke styku s žádným podzemním vedením/zařízením ve správě společnosti.
4	CETIN a.s.	Olšanská 2681/6 Praha 3, 130 00	01.02.2021 Mawis	TO22021327058	02.02.2021 web	č.j. 534578/21	Dojde se střetu se SEK.
5	COPROSYS a.s.	Na Kopci 239, Chrudim, 537 05	01.02.2021 Mawis	455341522021327058	16.02.2021 mail		Vyjádření nepotřebujeme, mají spoje vedení vzduchem (MW), vyjadřují se u staveb vyšších než 12 m.
6	EG.D, a.s.	F. A. Gerstnera 2151/6, České Budějovice, 370 49	01.02.2021 Mawis	EOE2021327058	02.02.2021 mail	č.j. M18416-26093351	Nachází se: Nadzemní VN, Podzemní NN
6	EG.D, a.s.	F. A. Gerstnera 2151/6, České Budějovice, 370 49	01.02.2021 Mawis	EOE2021327058	02.02.2021 mail	č.j. M18416-26093351	Nenachází se žádné plynárenské zařízení.
7	Správa železnic, s.o.	Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00	01.02.2021 Mawis	SZD22021327058	18.02.2021 mail	č.j. 005/21-INV	Dojde ke střetu.
8	Technické služby Tábor s.r.o.	kpt. Jaroše 2418, Tábor, 390 03	01.02.2021 Mawis	Y442222021327058	09.02.2021 mail	Kotrbová	Nenachází se žádné zařízení ve správě TS.
9	T-mobile Czech Republic a.s.	Tomíčková 2144/1, Praha 4, 149 00	01.02.2021 Mawis	TMO2021327058	01.02.2021 mail	č.j. E05490/21	Nedojde ke kolizi s technickou infrastrukturou společnosti.
10	Vodafone Czech Republic a.s.	náměstí Junkových 2, Praha 5, 155 00	01.02.2021 Mawis	VOD2021327058	08.02.2021 mail	č.j. MW9910166475253397	Nenachází se žádné podzemní ani nadzemní vedení společnosti.
11	ČEVAK a.s.	Severní 2264/8, České Budějovice 7, 370 10		VJK22021327058			
12	Ministerstvo obrany - Sekce ekonomická a majetková - OOÚZ	Tychonova 221/1, Praha 6, 160 00	02.03.2021 mail	VUS2021327058			

13	Obec Libějice	Libějice, Libějice, 391 11	02.03.2021 mail	LIJ2021327058			
14	Obec Slapy	OÚ Slapy 33, Slapy, 391 76	02.03.2021 mail	SPY2021327058			

Všechny zákresy inženýrských sítí jsou převedeny do digitální podoby.

## GEOLOGICKÝ PRŮZKUM

Inženýrskogeologický průzkum železnice na přejezdu P6303 v km 5,854 na trati Tábor – Bechyně byl proveden dne 08.02.2021. Cílem bylo poskytnout informace o složení, stavu a únosnosti konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v místech přechodu na úroňový železniční přejezd v uvedeném úseku v km 5,854.

Práce při provádění průzkumu (dle ZTP nutno provést návrh ZKPP) pražcového podloží spočívaly v:

- provedení 2 kopaných sond mezi hlavami pražců pod úroveň pláně tělesa železničního spodku a jejich dokumentace,
- pro získání modulu přetvárnosti byly provedeny 2 statické zatěžovací zkoušky v úrovni zemní pláně podle ČSN 72 1006, příloha B,
- provedení dynamických penetračních zkoušek v blízkém okolí kopaných sond střední dynamickou penetrační soupravou (STITZ), pro ověření mechanických vlastností zemin pražcového podloží, postup byl zvolen podle ČSN EN ISO 22476-2,
- laboratorní stanovení základních fyzikálních vlastností zemin na 2 vzorcích,
- odběr a výluhové zkoušky dle 294/2005 Sb., tab. 2.1. pro železniční svršek a spodek (celkem 2 směsné vzorky)

Z pedologického hlediska je území situováno na kambizemi s všesměrnou expozicí, jedná se o půdy hluboké až středně hluboké. Sondy byly situovány v místě vedoucí železnice, tedy zde jako první byly zastiženy vrstvy kolejového lože.

- Zemětřesení (ČSN EN 1998) – ne.
- Záplavová oblast – ne.
- Poddolování – ne.
- Sesuvy – ne.

Práce na železničním spodku byly zaměřeny na ověření skladby drážního tělesa, geotechnických vlastností zemin tvořících pražcové podloží, ověření úrovně hladiny podzemní vody a zjištění vsakovacích poměrů.

Kopanými sondami (KS1 a KS2) byly zastiženy vrstvy kolejového lože a pod nimi byla zastižena vrstva jílovitého písku a písčité hlíny. Sondami střední dynamické penetrace (DPM1 a DPM2) byly hlouběji zastiženy reziduální zeminy (frakce jemnozrnného písku – kyprého až středně ulehlého).

- mocnost štěrkového lože se v okolí přejezdu v km 5,854 pohybuje v rozmezí 0,15 – 0,19m a je tvořeno frakcí drčeného kameniva 32/63 s hlinitou příměsí (15 – 30% - silně zahliněný) a s příměsí kamenné drtě. Podle SŽ S4 (resp. ČSN 73 6133) lze kamenivo kolejové lože zatřídit jako třídu G4 GM až místy G3 G-F, materiál je mírně namrzavý až namrzavý,
- pod KL se nachází vrstvy eluviálních hlín písčitých (F3 MS) v km 5,863 podle SŽ S4 (ČSN 73 6133) se jedná o namrzavé zeminy pevné konzistence ( $ICR = 1,42$ ). V km 5,846 byl zjištěn písek jílovitý (S5 SC) pevné konzistence jemnozrnného podílu ( $ICR = 1,26$ ). Vrstva byla zastižena až po bázi provedené průzkumné sondy. Podle laboratorních rozborů je písek nebezpečně namrzavý (SŽ S4). Propustnosti pro analyzované zeminy, odečtené z křivky zrnitosti, jsou součástí přílohy 5,
- podle interpretací dynamických penetrací tvoří hlubší podloží středně ulehlé písčité zeminy až po bázi provedených sond (viz. příloha 2), navětralou až zvětralou skalní horninu (pararulu) můžeme na základě studia archivních podkladů očekávat od hloubky 2 - 6 m. Kvalita hornin skalního masivu bude s hloubkou narůstat,
- vodní režim lze s ohledem na zrnitost a konzistenci zemin hodnotit jako příznivý, v případě výskytu zemin v dosahu kapilárního vztlínání přípovrchové vody vyskytující se na hranici skalního podloží bude nutné redukovat vodní režim na nepříznivý,
- **hladina podzemní vody nebyla** kopanými sondami ani dynamickým penetračním sondováním **zastižena – je závislá na množství srážek a ročnímu období**. Lze očekávat, že bude ležet při povrchu navětraleho skalního podloží.
- dosažené statické moduly přetvárnosti zemní pláně E2,IGP jsou v rozmezí 27 - 36 MPa, redukované jsou uvedeny v následující tab.

Staničení (km)	Úroveň dna sondy (m)	Zatřídění zemin	Vodní režim	Namrzavost	Statický modul přetvárnosti $E_{2,1GP}$ (MPa)	Modul přetvárnosti red. $E_r$ (MPa)
5,856 LS	0,60	S5 SC	příznivý	nebezpečně namrzavé	36	32
5,863 PS	0,70	F3 MS	příznivý	nebezpečně namrzavé	27	16

Pro stanovení hodnot hydraulických parametrů pro možnost vsakování je možné využít propustností odečtených z křivky zrnitosti s **koeficientem propustnosti mezi  $k = 7,8E-8$  až  $3,0E-8$  m/s**. Zeminy jsou nepropustné až málo propustné.

Na základě provedených výsledků je možné odpad označit za negativní vůči třídě IIb. Pokud se bude jednat o odpad kategorie ostatní, může být tento odstraněn na skládce skupiny S-OO (ostatních odpadů) a vyšší.

Výsledky měření statických zatěžovacích zkoušek **vyhovují** pro zemní pláň v km 5,846 a **nevyhovují** v km 5,863 pro tratě s maximální navrhovanou rychlostí v koleji  $V_{max} \leq 80 \text{ km.h}^{-1}$ .

#### Závěr

**Vodní režim lze hodnotit**, s ohledem na konzistenci zemin, **jako příznivý**. Hladina podzemní vody nebyla zastižena, nachází se nejspíše v hloubce 2 - 6 m pod úložnou plochou pražce na hranici skalního podloží. Zeminy budující zemní pláň jsou na základě laboratorních rozborů hodnoceny jako nebezpečně namrzavé písčité hlíny (F3 MS) a nebezpečně namrzavé písky jílovité S5 SC.

Výsledky statických zatěžovacích zkoušek hodnotily zemní pláň, kdy je **požadován** deformační modul  $E_{min,ZP} \geq 20 \text{ MPa}$

**výsledky  $E_{or} = 31 \text{ MPa}$  vyhovují,**  
 **$E_{or} = 16 \text{ MPa}$  nevyhovují**

Vzorky šterku pražcového lože a zemina pláňe žel. spodku (posouzeno podle již zrušené normy (k 1. 1. 2021) - **odpad** na skládku – výluhové zkoušky dle 294/2005 Sb.) **odpovídá kategorii IIb**. (zvýšený antimon a fenoly).

#### **RADONOVÝ PRŮZKUM**

Vzhledem k charakteru stavby není Radonový průzkum vyžadován

#### **ZAMĚŘENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU**

Jako základní podklad byl zajištěn Objednatelům přes SŽG.

#### *f) ochrana území podle jiných právních předpisů (státní památková péče, ochrana přírody a krajiny)*

Ochranná pásma dle :

- energetického zákona č. 458/2000 Sb.
  - elektroenergetika – ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):
    - 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
    - 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
    - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
    - 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení
  - Plynárenství – ochranné pásmo plynovodů
    - 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu



- 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
  - 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
- Teplárenství
  - 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.  
Dle zákona v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:
  - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace
  - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy
  - 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.
  - Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.
- o drahách č. 266/1994 Sb.  
definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.
- o státní památkové péči č. 20/1987 Sb.
- o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb.
  - Zvláště chráněná území
    - Velkoplošná ani maloplošná zvláště chráněná území se v dotčeném území nenachází.
  - Natura 2000
    - V blízkosti dotčené oblasti se nenachází žádná evropsky významná lokalita (EVL), ani ptačí oblasti (PO).
  - Územní systém ekologické stability (ÚSES)
- vodního zákona č. 254/2001 Sb.
  - V blízkosti dotčené oblasti se nachází ochranné pásmo vodních zdrojů.
- o vodovodech a kanalizacích č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620
  - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- o elektrotechnických komunikacích č. 127/2005 Sb.
  - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

Stavební pozemek je veden jako plocha ostatní, využití silnice a nejsou na něm evidovány žádné způsoby ochrany.

g) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

### **ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ**

Hladina podzemní vody bude výrazně závislá na množství atmosférických srážek vsáklých na přilehlých infiltračních územích, na morfologii okolního terénu. Mělce přípovrchová voda se bude v závislosti na morfologii terénu vyskytovat na hranici skalního podloží a pokryvných útvarů. Zájmové území hodnoceného záměru náleží do povodí Lužnice, hydrologického povodí 3.řádu. Na základě informací z <https://www.edpp.cz/online-povodnova-mapa-cr/jihocesky/> není v zájmovém území registrováno žádné záplavové území Q100 , Q20 ani Q5.

### **PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ**

Dle informací z Geofundu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

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

Provoz stavby nezatíží stávající faktory životního prostředí ani v předmětném, ani v jejím místě. Stavba neobsahuje žádné technologie zvyšující nebo snižující okolní teplotu ovzduší nebo podzemních vod.

Neobsahuje též žádné zdroje technologického hluku ani zdroje nebezpečného záření.

Stavba nemá žádné negativní vlivy na obyvatelstvo.

Přechodná hluková zátěž při realizaci stavebních prací vznikne z použití stavební mechanizace a bude omezena na minimum.

Práce nebudou prováděny v době nočního klidu. Stavbou nedojde ke změně odtokových poměrů v oblasti.

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

V některých lokalitách stavby může dojít ke kácení a mýcení zeleně. V těchto případech by se jednalo o náletové dřeviny drážního tělesa dráhy. Odstranění bude provedeno v místech ochranného pásma drážních technologií.

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

Trvalé zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu (ZPF), ani pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) se nepředpokládají.

S dočasnými zábory ZPF se počítá pouze v nezbytně nutné míře. S dočasnými zábory PUPFL se nepočítá.

#### *k) územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě*

Územně se stavba nachází na katastrálním území obce Slapy u Tábora.

Stavba „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6303 v km 5,854 na trati Tábor – Bechyně“ je z převážné části na stávajícím tělese dráhy v místě úrovnového křížení se silnicí III/1374. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy.

Navrhovanou stavbou dojde k drobné úpravě vjezdu na parkoviště firmy OSEV (z důvodu zajištění nového výstražníku před nárazem vozidla), jinak nedojde k žádné změně napojení stavby na dopravní infrastrukturu.

Stavba bude umístěna převážně na stávajících drážních pozemcích, tj. na pozemcích Správy železnic, s.o..

Stavbou jsou dotčeny

- pozemky v napojení stávající vlečky OSEV jih s.r.o. v dopravně Slapy u Tábora a
- pozemky Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
- pozemky Státního pozemkového úřadu

Umístění zařízení staveniště se předpokládá na drážních pozemcích, případně bude pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby zřízen dočasný zábor

Podrobné informace jsou uvedeny v části N.1.5.2 Majetkoprávní část. – bude doplněna po připomínkách

V rámci stavby bude využita posílená aktuální přípojka. Elektrické energie. Prostřednictvím SEE OŘ Plzeň bude požádáno u distributora elektrické energie E.ON o posílení stávající elektrické přípojky na příkon 3x20A. Přípojka bude dimenzována pro napájení PZZ P6303, napájení osvětlení dopravní D3 Slapy a výhledově napájení zabezpečovacího zařízení. Přípojka bude koncipována tak, aby umožnila výhledové zapojení do systému DDTS.

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

Předpokládané datum zahájení stavby je na základě podkladů obdržených od investora **01/2021**.

Ukončení stavebních prací se předpokládá **12/2022**.

Realizace stavby je rozdělena do stavebních postupů.

V zimním období je navržena technologická přestávka.

Podrobněji viz část STZ dokumentace B.2.8 Organizace výstavby.

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

k.ú.Horky u Tábora	p. č. 1097	Správa železnic s.o.
	p. č. 680/7	ČR, Státní pozemkový úřad
	p. č. 1098	Správa železnic s.o.
k.ú. Slapy u Tábora	p. č. 623	Správa železnic s.o.
	p. č. 599	ČR, Státní pozemkový úřad
	p. č. 624	Správa železnic s.o.
	p. č. 597/1	Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
	p. č. 597/2	Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
	p. č. 146/4	OSEV jih s.r.o.
	p. č. 621	Obec Slapy
	p. č. 36	Správa železnic s.o.
	p. č. 625/1	Správa železnic s.o.

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

S ohledem na charakter stavby, tj. zvýšení bezpečnosti přejezdu, nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.

Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

## B.2 Celkový popis stavby

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

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

Řešené stavby se nachází na trati Tábor – Bechyně. Jedná se o jednokolejnou trať zařazenou do kategorie regionální dráhy, která je elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 1,5 kV, napájení celé trati je zajišťováno z TM Malšice. Koncová stanice Tábor je současně elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz (IV. TŽK). Trakční vedení regionální dráhy Tábor – Bechyně (DC 1,5 kV) je fyzicky odděleno od trakčního vedení celostátní dráhy České Budějovice – Benešov u Prahy (AC 25 kV 50 Hz), průjezd elektrických hnacích vozidel vlastní silou mezi částmi kolejiště elektrizovanými soustavou AC 25 kV 50 Hz a DC 1,5 kV tak není možný.

Trať je dle TTP označena jako 702C, dle KJŘ jako 202 a dle prohlášení o dráze jako č. 281 00.

Provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace se sídlem v Praze.

<i>Celková stavební délka tratě:</i>	24,304 km
<i>Zábrzdna vzdálenost:</i>	400 m
<i>Nejvyšší traťová rychlost:</i>	60 km/h
<i>Největší povolená délka vlaku:</i>	95 m*
<i>Normativ délky vlaků nákladní dopravy:</i>	95 m
<i>Normativ délky vlaků osobní dálkové dopravy:</i>	80 m
<i>Normativ délky zastávkových vlaků osobní dopravy:</i>	80 m
<i>Dovolená traťová třída zatížení:</i>	B1
<i>Průjezdny průřez:</i>	GC
<i>Maximální sklon tratě:</i>	41,0 ‰
<i>Cílová kategorie dle TSI INF:</i>	P6/F4
<i>Základní radiové spojení:</i>	SRV

\* za účelem obsluhy vojenské vlečky v km 17,530 je odchýlně od tabulky 6a TTP povolena v úseku Tábor – Sudoměřice u Bechyně mimořádná největší povolená délka vlaku 600 m

Drážní doprava je na řešené trati organizována a řízena podle předpisu SŽDC D3. Sídlo dirigujícího dispečera se nachází v ŽST Bechyně.

Největší traťová rychlost dosahuje hodnoty 60 km/h avšak s řadou lokálních propadů, mj. z důvodu absence PZS a nevyhovujících rozhledových poměrů na přejezdech a také s ohledem na směrové vedení tratě (velmi malé poloměry směrových oblouků). Limitující jsou především ob-

louky o poloměru 125 m na bechyňském záhlaví ŽST Tábor a na bechyňském záhlaví dD3 Sudoměřice u Bechyně a také směrový oblouk o poloměru 135 m v prostoru přejezdu v km 17,918 (P6318), ve kterých je snížena traťová rychlost pouze na 10 km/h. Poloměry výše uvedených směrových oblouků navíc výrazně omezují přechodnost vozidel na řešené trati.

V současném stavu je na celé trati využíván pouze rychlostní profil pro nedostatek převýšení do 100 mm.

Jedná se o změnu dokončené stavby dvoukolejného přejezdu na trati č. 202 Tábor – Bechyně v obci Slapy u Tábora. Rozsah stavby je dán zadávací dokumentací.

V rámci stavby dojde k posunu hranice provozování dráhy a vlečky fy OSEV.

*b) účel užívání stavby,*

Předmětem stavby je zvýšení bezpečnosti úrovně křížení trati se silnicí III/1374 na záhlaví dopravní D3 Slapy. Jedná se o změnu dokončené stavby přejezdu P6303 v km 5,854 trati Tábor – Bechyně.

*c) trvalá nebo dočasná stavba,*

Jedná se o stavbu trvalou

*d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopravních zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních),*

Přejezd P6303 je v současnosti zabezpečený výstražnými kříži. Provoz na trati Tábor – Bechyně je organizován dle předpisu SŽDC D3 *Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy* (sídlo dirigujícího dispečera v ŽST Bechyně).

V rámci stavby bude provedena kompletní modernizace PZZ na 3.kategorii typu 3ZNL. Přejezd bude osazen novými výstražníky a celými závory s LED svítidly. Posun přes přejezd P6303 na/z vlečky OSEV bude zabezpečen zabezpečovacím zařízením, které bude integrováno do PZZ. Mimo přejezd P6303 dojde k úpravě kabelizace a napájení PZZ. V dotčeném území stavby bude doplněno svislé a vodorovné značení v souvislosti se změnou zabezpečení přejezdu a případnou novou organizací dopravního provozu v blízkosti přejezdu.

Součástí stavby bude vybavení PZZ diagnostikou vnitřních stavů s výhledovým přenosem dat do DDTS.

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

Na stavbu nejsou žádné požadavky na udělení výjimky.

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

Při stavbě budou respektována závazná stanoviska a vyjádření obsažené v dokladové složce, která je nedílnou součástí dokumentace.

- g) *ochrana stavby podle jiných právních předpisů<sup>1)</sup>*,  
řešeno v B.1 f)
- h) *základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,*  
Elektrická energie – využití stávající přípojky NN pro napájení PZZ,  
Odvedení dešťových vod – modernizací technologie PZZ nedochází, z pohledu odvodu dešťových vod, k žádným změnám  
Odpady a emise – stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržen tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí, jeho složky, organizmy ani místní ekosystém. Během provozu stavby nebude vznikat žádný odpad.
- i) *základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy*  
Předpokládané zahájení stavby 01/2022 a ukončení 12/2022. Stavební etapy budou členěny do 3 skupin – přípravné práce, stavba a instalace technologie.
- j) *základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby*  
Stavba bude uvedena do provozu až po odzkoušení zabezpečovacího zařízení.
- k) *orientační náklady stavby*  
10mil Kč

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

- a) *urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení*  
Z hlediska urbanistického nedochází k žádným změnám oproti současnému stavu. Modernizace PZZ přejezdu je prováděna na stávajících drážních pozemcích s minimálními požadavky na zábory sousedních pozemků.
- b) *architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení*  
Z hlediska architektonického řešení stavby nedochází k podstatným změnám oproti současnému stavu.  
Jedná se o:
- instalace nových světelných výstražníků s celými závory
  - instalace nové technologie PZZ do stávající nádražní budovy
  - instalace nové technologie PZZ do stávajícího drážního tělesa

- instalace nové kabelizace NN do stávajícího drážního tělesa
- doplnění nového svislého a vodorovného značení na pozemní komunikaci
- nová organizace silniční dopravy v místě vjezdu na parkoviště firmy OSEV s.r.o.

### B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie

Předmětné úrovněvé křížení trati se silnicí III/1374 přejezdu P6303 je součástí trati 202 Tábor (mimo) – Bechyně (včetně). Trať číslo 202 je dráha regionální nezařazená do sítě TEN-T. Podle *Prohlášení o dráze celostátní a regionální účinné* od 12.12.2019 má trať číslo 281 00. Trať je zařazena dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18.11.2014 o *technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii* do cílových kategorií P6/F4. trať je jednokolejná elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 1,5kV, traťová třída zatížení je B1.

Součástí řešení zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6303 bude i zapojení vlečkové koleje OSEV.

Přejezd P6303 v km 5,854 trati Tábor – Bechyně se nachází na záhlaví dopravní D3 Slapy. Přejezd je dvoukolejný (kolej záhlaví a vlečková kolej vlečky OSEV) a je zabezpečený výstražnými kříži. Provoz trati je organizován dle předpisu SŽDC D3 *Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy*, se sídlem dirigujičího dispečera v ŽST Bechyně.

Ve stávajícím stavu je v budově nádražní přípojka NN o nedostačujícím příkonu.

Vpravo před přejezdem ve směru staničení se v blízkosti přejezdu nachází vjezd na parkoviště firmy OSEV Jih s.r.o. a vpravo za přejezdem ve směru staničení se nachází vjezd k nádražní budově.

Součástí stavby budou objekty nutné pro realizaci díla, přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemní komunikace a podobně.

### Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Současné technické parametry již nevyhovují aktuálním a zejména budoucím nárokům na zajištění bezpečnosti provozu, snížení nebezpečí vzniku mimořádných událostí a potřeby zkracování cestovních dob.

V celém úseku trati Tábor – Bechyně se, kromě modernizace přejezdu P6303, bude realizovat modernizace přejezdu P6311 a P6322, dále bude realizováno nové řešení pro zvýšení zabezpečení trati v dopravně Slapy a rekonstrukce celého trakčního vedení trati.

Navrženými opatřeními tohoto projektu se výrazně zvýší bezpečnost úrovněvého křížení trati s pozemní komunikací, významně se sníží riziko vzniku mimořádné události způsobených lidským činitelem, dojde ke zkrácení dojezdových časů a zajistí se spolehlivé provozování železniční dopravy.

### Popis navrženého řešení

#### Zabezpečovací zařízení

Nově bude přejezd zabezpečen PZZ 3.kategorie typu 3ZNL. Přejezd bude osazen novými výstražníky se světlovými plastovými skříněmi a celými závory s LED svítidly.

Posun přes přejezd P6303 na/z vlečky OSEV bude zabezpečen zabezpečovacím zařízením, které bude integrováno do PZZ. V místě nově vytyčené Hranice provozovatele dráhy bude umístěn nový hraničník.

Technologie PZZ bude reléového typu a bude umístěna do stávající nádražní budovy.

Jako zařízení pro spolupůsobení vlaku budou instalovány nové počítače náprav s využitím směrových výstupů pro potřeby anulace PZZ. Počítače náprav budou s automatickou regulací parametrů venkovních čidel a možností dálkového resetu. Počítače náprav a technologie PZZ budou doplněny třístupňovou přepětovou ochranou. U venkovních prvků bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy.

Informace o stavu PZZ budou předávány na hnací vozidlo prostřednictvím přejezdníků. Ve směru od Tábora bude na zábrzdnu vzdálenost 400 m umístěn kmenový přejezdník se základní návěstí „Otevřený přejezd“. Ve směru od Bechyně bude na zábrzdnu vzdálenost 400 m umístěn kmenový přejezdník s neproměnnou návěstí „Otevřený přejezd“. Před přejezdem bude umístěn opakovací přejezdník.

Ke všem vnějším prvkům zabezpečovacího zařízení bude zřízena nová kabelizace, s příloškou třech HDPE trubek a traťového kabelu 10XN 0,8. Veškerá kabelizace bude dimenzována na trakci 25kV/50Hz s úpravami pro trakci 1,5kV DC.

#### Sdělovací zařízení

V nádražní budově bude umístěna skříňka místního ovládání a VTO.

PZZ bude vybaveno diagnostikou vnitřních stavů s výhledem na přenos dat do DDTS.

#### Silnoproudá technologie

Prostřednictvím SEE OŘ Plzeň bylo požádáno u distributora el. Energie E.ON o navýšení stávající el. přípojky na příkon 3x20A.

Přípojka bude dimenzována pro napájení PZZ P6303, napájení osvětlení dopravní D3 Slapy, výhledově napájení zabezpečovacího zařízení a zapojení do systému DDTS.

Přípojka bude osazena třístupňovou přepětovou ochranou.

Napájení PZZ bude přes jednofázový dobíječ.

Nouzové napájení bude z bezúdržbových baterií, bez potřeby klimatizace.

#### Pozemní komunikace

Bude doplněno svislé a vodorovné dopravní značení v souvislosti se změnou zabezpečení přejezdu.

Bude navržena, projednána a doložena změna organizace dopravního provozu v blízkosti přejezdu.

Bude navržena a projednána potřebná úprava vjezdu na parkoviště firmy OSEV Jih s.r.o.

### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Stavba bude vzhledem ke svému charakteru respektovat všechny předpisy a normy týkající se problematiky užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Základní právní normou v oblasti železnice je zákon č. 266/1994 o drahách. Na tento zákon navazuje a požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje vyhláška č. 177/1995 Sb. a předpisu TSI-PRM, nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu a dále ve vyhlášce 398/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci stavby nejsou prováděny úpravy týkající se bezbariérového užívání.



## B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Při běžném používání stavby hrozí pouze bezpečnostní rizika vzniklá nepozorností.

- b) *řešení ochranných opatření proti bludným proudům na základě výsledků korozních průzkumů*

Bude provedeno ukolejnění, na které je zpracováno Schéma ukolejnění a trakčních proudů.

## B.2.6 Základní charakteristika objektů

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V příloze/části D této zprávy je uveden popis navrženého technického řešení po jednotlivých profesích.

## B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V příloze/části D této zprávy je uveden popis navrženého technického řešení po jednotlivých profesích.

## B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

V rámci předmětné stavby výstavby PZS přejezdu P6303 bude nová technologie umístěná do prostor stávající výpravní budovy pro to připravených. Rekonstrukce a stavební příprava pro umístění technologie bude provedena v rámci souběžné stavby Opravy VB, kterou provede OŘ Plzeň.

Součástí stavby tedy nejsou stavební úpravy VB v dopravně Slapy.

## B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Průkaz energetické náročnosti a tepelná ochrana se vzhledem k charakteru stavby neřeší.

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

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci, a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů. Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

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

- a) *ochrana před pronikáním radonu z podloží,*  
Vzhledem k charakteru stavby není řešeno
- b) *ochrana před bludnými proudy,*  
Ochrana stavby před bludnými proudy bude provedena ukolejněním stavby, dle zpracovaného Schématu ukolejnění a trakčních proudů.
- c) *ochrana před technickou seizmicitou,*  
Stavba není umístěna v seizmicky činné oblasti
- d) *ochrana před hlukem,*  
Vzhledem k charakteru stavby není řešeno
- e) *protipovodňová opatření,*  
Stavba není umístěna v záplavové oblasti
- f) *ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.*  
Stavba není umístěna v poddolovaném nebo jinak staticky nestabilním území

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

- a) *napojovací místa technické infrastruktury*  
V průběhu realizace dojde k napojení na síť elektrické energie NN v místě stávající dopravní budovy
- b) *připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.*  
Elektrická energie – připojení na síť elektrické energie NN bude zajištěno v příkonu 3x25A, s třístupňovou přepětovou ochranou, přes jednofázový dobíječ.

- c) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.

V rozsahu napojení na aktuální technickou infrastrukturu dojde po realizaci stavby ke změně organizace dopravy výjezdu z parkoviště firmy OSEV..

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

- a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby,

Označení tratě dle	TTP	702 C
	KJŘ	202
	prohlášení o dráze jako č.	281 00
Celková stavební délka tratě:		24,304 km
Zábrzdna vzdálenost:		400 m
Nejvyšší traťová rychlost:		60 km/h

### Zabezpečovací zařízení

**ŽST Tábor** je vybavena SZZ 3. kategorie (elektronické stavědlo ESA 11), které je ovládané místně z jednotného obslužného pracoviště (JOP) výpravního hlavní služby a do něhož je pomocí elektromagnetického zámku zprostředkována závislost ručně přestavovaných výhybek pro vlakové cesty v obvodu Místního nádraží pro trať Tábor – Bechyně, jejichž klíče jsou drženy v ústředním zámku.

**ŽST Bechyně** je vybavena SZZ 3. kategorie – RZZ-DRS (dispečerské reléové stavědlo) ovládané místně z JOP.

Dirigovaná trať Tábor – Bechyně je rozdělena dopravními D3 Slapy, Malšice a Sudoměřice u Bechyně na celkem čtyři prostorové oddíly.

### Současný stav

V současné době je řešený přejezd v km 5,854 (P6303) na trati Tábor – Bechyně zabezpečený pouze výstražnými kříži bez závor.

### Navrhovaný stav

V rámci stavby bude řešený přejezd v km 5,854 (P6303) nově zabezpečený přejezdovými zabezpečovacími zařízeními světelnými 3. kategorie dle ČSN 342650. Informace o stavu PZZ budou předávány na hnací vozidlo prostřednictvím přejezdníků.

Navrhované úpravy jsou pro přehlednost shrnuty v následující tabulce.

**Tabulka 1 Přejezd v km 5,854 (P6303)**

Označení	Poloha [km]	Kategorie (druh) komunikace	Typ PZZ stávající	Typ PZZ navrhovaný	Poznámka
P6303	5,854	silnice III/1374	výstražné kříže	PZS 3ZNL	vazba na vlečku č. 2078 OseV Slapy

b) *návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby*

V rámci řešené stavby je předpokládána nepřetržitá výluka v délce 10 dní, kdy bude vyloučen provoz v celé trati Tábor – Bechyně a všechny vlaky osobní dopravy budou po tuto dobu nahrazeny autobusy. Během této výluky budou realizovány rozhodující stavební práce na všech třech řešených přejezdech.

Organizace NAD je uvažována dle aktuálně využívaných opatření při výlukách s NAD na řešené trati. Trasa NAD je předpokládána převážně po silnici II/137 se zajiždkou do příslušných obcí a s využitím následujících zastávek NAD. Pro každý spoj je uvažováno se dvěma vozidly NAD.

<i>Tábor</i>	před nádražní budovou
<i>Horky u Tábora</i>	na zastávce bus „Tábor, Horky žel. zast.“
<i>Slapy</i>	před nádražní budovou
<i>Libějice</i>	v obci na návsi
<i>Malšice</i>	před nádražní budovou
<i>Čenkov u Malšic</i>	na zastávce bus „Malšice, Čenkov, rozc.0,5“
<i>Třebelice</i>	v obci na zastávce bus „Malšice, Třebelice“, na přejezdu u zastávky ČD
<i>Všechlapy</i>	na zastávce bus „Malšice, Všechlapy“
<i>Bechyňská Smoleč</i>	na zastávce bus „Bechyňská Smoleč“
<i>Sudoměřice u Bechyně</i>	před nádražní budovou
<i>Bežerovice</i>	na zastávce bus „Sudoměřice u Bechyně, Bežerovice, rozc.1,0“
<i>Bechyně zastávka</i>	na zastávce bus „Sudoměřice u Bechyně, nákl. nádraží I“
<i>Bechyně</i>	před nádražní budovou

Konkrétní dopravní opatření bude zpracováno příslušným dopravcem s ohledem na aktuálně platný GVD a požadavky objednatele dopravy v době výluky, resp. realizace řešených staveb.

c) *zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních.*

Železniční trať č. 202 Tábor – Bechyně slouží k zajištění regionálních přepravních potřeb v rámci jihozápadní části okresu Tábor a současně v Táboře vytváří přípojně vazby z této oblasti na IV. TŽK směr Praha a České Budějovice a také na navazující tratě směr Písek a Pelhřimov.

V nákladní dopravě slouží řešená trať především pro svoz a rozvoz místní zátěže včetně obsluhy vlečky č. 2138 „Vojenská vlečka č. 5 – Bechyně-Dolina“.

### Osobní doprava

S platností od GVD 2019/2020, tj. od prosince 2019, došlo na řešené trati na základě nové smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti mezi Jihočeským krajem a dopravcem České dráhy, a. s. k rozšíření nabídky regionálních spojů (zavedení špičkového intervalu 60 minut) a k zavedení nového provozního konceptu s cílem zatraktivnit železniční dopravu a postupně posilovat její roli jako páteřního segmentu veřejné dopravy v regionu.

Dálková doprava není na trati objednáována.

Základní charakteristika linek regionální dopravy od GVD 2019/2020 (platí též pro GVD 2020/2021):

#### linka Os Tábor – Bechyně

- v provozu celodenně, celotýdenně
- *interval:* **120 minut** (přepravní sedlo pracovních dní, víkend mimo letní sezónu)  
**60 minut** (přepravní špička, víkend v letní sezóně)
- *rozsah provozu:* viz Tabulka 2
- *konstrukční poloha:* X:00 Tábor, X:00 Bechyně
- *křížování:* vzájemné křížování vlaků v dopravě D3 Malšice při X:30 v období přepravní špičky a o víkendech v letní sezóně (interval 60 minut)
- *vozidlový park:* HV ř. 113 + 2 vozy ř. BDtax<sup>782</sup>
- *charakteristika:* zajištění regionálních vazeb včetně přípojů na dálkovou a regionální dopravu v Táboře, zastavuje ve všech nácestných stanicích a zastávkách, pouze posilové spoje v období přepravní špičky projíždí z důvodu stability GVD zastávky s nízkou frekvencí cestujících

### Nákladní doprava

Nákladní doprava na trati je zastoupena výhradně manipulačními vlaky pro svoz o rozvoz místní zátěže a je provozována v režimu ad hoc dle aktuálních potřeb přepravců. Podle potřeby jsou rovněž realizovány vojenské přepravy na vlečku v km 17,530.

Do rozsahu nákladní dopravy jsou započítány také služební vlaky provozovatele dráhy vedené za účelem údržby a zajištění provozuschopnosti tratě.

**Tabulka 2 Rozsah dopravy na trati Tábor – Bechyně**

	Pracovní dny	Víkend (mimo červenec – srpen)	Víkend (červenec – srpen)
<b>Osobní doprava</b> [počet párů vlaků]	13	8	13
<b>Nákladní doprava</b> [počet párů vlaků]	1	0	0
<b>Celkem</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>13</b>

## B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) *terénní úpravy*

Menší nevýznamné terénní úpravy budou realizovány v souvislosti s instalací nových výstražníků a pokládkou nové kabelizace zabezpečovacího zařízení.

b) *použité vegetační prvky*

V rámci projektu není žádný požadavek na kácení mimo-lesní zeleně, ani lesních dřevin.

c) *biotechnická, protierozní opatření.*

Charakter, předmět a rozsah díla nevyžadují biotechnická ani protierozní opatření.

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

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

Stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržen tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí jeho jednotlivé složky, organizmy a místní ekosystém. Provozem stavby nebude vznikat odpad.

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Zařídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021Sb., kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

V průběhu výstavby mohou být vyprodukovány odpady v kategorie O – ostatní:

16 02 14 - Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - al, cu a vz. kovy)

17 01 01 – Beton z demolice objektů, základů TV

17 05 04 – Zemina a kamení

Na základě provedených výsledků je možné odpad označit za negativní vůči třídě IIb. Pokud se bude jednat o odpad kategorie ostatní, může být tento odstraněn na skládce skupin S-OO (ostatních odpadů) a vyšší.

Předmětem investiční akce je zvýšení bezpečnosti na přejezdu, které se zabývá pouze modernizací technologie zabezpečení, bez stavebních úprav.

Rumpold S.r.o	7km
Jihočeské odpady, spol. s r.o.	6km
Ekoprim S.r.o.	7km

Zhotovitel stavby je povinen zpracovat dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby – buď „Závěrečné zprávy o nakládání s odpady“ (CIN nad 20 mil Kč), nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ (CIN do 20 mil Kč), a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedená dokumentace musí být předána objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

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

Stavbou nebudou dotčeny žádné chráněné rostliny ani živočichové, ekologické funkce a vazby v krajině zůstanou zachovány

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

Stavbou nebudou dotčeny žádné zájmy chráněné soustavou chráněných území Natura 2000

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

Stavba nevyžaduje posouzení vlivů podle zákona 100/2001 Sb.

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

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci

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

V rámci projektu nejsou navrhována žádná nová ochranná a bezpečnostní pásma

*V případě, že je dokumentace podkladem pro společné územní a stavební řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, neuvádí se informace k bodům a), b), d) a e), neboť jsou součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.*

## B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva definovaných zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (IZS) nejsou požadavkem ani předmětem tohoto projektu.

## B.8 Zásady organizace výstavby

- a) *potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,*  
Elektrická energie je jediným zdrojem nezbytným pro zřízení a provozování stavby. Bude využita posílená stávající elektrická přípojka o příkonu 3x25A. Přípojka bude dimenzována pro napájení PZZ P6303, napájení osvětlení dopravní D3 Slapy a výhledově napájení zabezpečovacího zařízení. Přípojka bude koncipována tak, aby umožnila výhledové zapojení do systému DDTS.
- b) *odvodnění staveniště,*  
V průběhu stavby bude řešena pouze technologie zvýšení bezpečnosti na přejezdu, bez stavebního zásahu do přejezdu.
- c) *napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,*  
V průběhu stavby bude řešena pouze technologie zvýšení bezpečnosti na přejezdu. V rámci stavby dojde k úpravě napojení parkoviště fy OSEV z důvodu nového umístění výstražníku.
- d) *vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,*  
Stavba bude mít v průběhu realizace minimální vliv na okolní stavby a pozemky.
- e) *ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,*  
Rozsah stavby nevytváří žádné požadavky asanace a demolice. Kácení dřevin není vyžadováno, nicméně pokud takový požadavek v průběhu realizace vznikne, pak se bude jednat o kácení náletových dřevin v ochranném pásnu dráhy s cílem zajištění bezpečnosti provozu.
- f) *maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,*  
V rámci projektu nevzniká žádný požadavek na trvalé zábory.
- g) *požadavky na bezbariérové obchozí trasy,*  
V rámci projektu nevzniká žádný požadavek na obchozí trasy.
- h) *maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,*
- i) *balance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,*  
Stavba svým charakterem nevyžaduje deponování materiálu. Vytěžený materiál bude využit k záhozu nově zřizovaných kabelových tras.
- j) *ochrana životního prostředí při výstavbě,*  
Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:
- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
  - zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky



- zvýšení četnosti jízd nákladních automobilů

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostní předpisy, protipožární předpisy, havarijní řád apod.)

k) *zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,*

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č.23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet, vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, bezpečné a zdraví neohrožující pracovní podmínky. Je povinen přijímat opatření k předcházení rizik nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení předpisu o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽ Bp1, účinného od 1.1.2021 a předpisu SŽDC D1, změna 4, účinného od 10.06.2018.

l) *úpravy bezpečnosti užívání výstavbou dotčených staveb,*

Stavba musí být zabezpečena výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště. Výkopy v blízkosti komunikací, umožňujících pohyb třetích osob, musí být řádně označeny (ohrazeny), v případě snížené viditelnosti osvětleny. Plochy určené k uskladnění materiálu, parkování strojů a zařízení, musí být oploceny.

m) *zásady pro dopravní inženýrská opatření,*

n) *stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,*

Realizace stavby P6303 v km 5,854 bude prováděna v době kompletní výluky železničního provozu na trati dle bodu B.4b., která je hlavně vyžadována investičními akcemi prováděnými na předmětné trati na přejezdech P6311 a P6322.

O výluky je nutné požádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7- 2

o) *postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.*

**Přípravné práce:**

- označení / vytýčení pracoviště
- příprava zařízení staveniště
- zřízení manipulačních a parkovacích ploch včetně označení a zabezpečení

- vytýčení inženýrských sítí

Termín a doba trvání: 01-02/2022

**Stavební práce:**

- výkopové práce pro kabelové trasy
- výkopové práce pro svislé dopravní značení pozemní komunikace
- položení kabelových tras včetně zásypu

Termín a doba trvání: 03-08/2022

**Technologické práce:**

- montáž přejezdníků
- montáž ovládacích prvků PZS
- zkouška ovládání PZS

Termín a doba trvání: 09-12/2022

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

Předmětem stavby je modernizace zabezpečovacího zařízení přejezdu, který zůstává ve své původní poloze. Z pohledu ovlivnění odtokových poměrů lze tedy konstatovat, že dopady stavby nebudou žádné, nebo naprosto minimální.

Souhrnnou technickou zprávu zpracoval:

**Ing. Emil Špaček**

Tel: +420 603775232

E-mail: [emil.spacek@sagasta.cz](mailto:emil.spacek@sagasta.cz)