

„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6311 v km 12,993 na trati Tábor - Bechyně“

B. Souhrnná technická zpráva

Obsah:

B.1 Popis území stavby	4
B.2 Celkový popis stavby	15
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	15
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	17
B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby	18
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	19
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	19
B.2.6 Základní charakteristika objektů	20
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení	20
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	20
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	20
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	21
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	21
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu	22
B.4 Dopravní řešení	23
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	26
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	26
B.7 Ochrana obyvatelstva	28
B.8 Zásady organizace výstavby	28
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	31

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 požadována modernizace a zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6311 v km 12,993 na regionální trati číslo 202 Tábor – Bechyně.

Úrovnňový přejezd s označením P6311 v km 12,993 se kříží se silnicí III/13713. Přejezd se nachází mezi dopravními Malšice – Sudoměřice u Bechyně. Jedná se o jednokolejný přejezd zabezpečený výstražnými kříži. Stavba je součástí extravilánu katastrálního území obce Třebelice, na traťovém úseku 1821 regionální dráhy Tábor (mimo) – Bechyně (včetně).

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese. Stavební činnost bude probíhat v prostoru kolejíště, na drážních zařízeních a přilehlých komunikacích.

Záměrem je dotčeno katastrální území obce Třebelice, Čenkov u Malšic.

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) Zvýšení zabezpečení trati v dopravně Slapy (opravná práce OŘ Plzeň)

- 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 Třebelice.

- 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).

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	CDT2021327063	01.02.2021 web	č.j. 1202102851	Nenachází se SEK.
2	ČEPRO, a.s.	Dělnická 213/12, 170 04, Praha 4	01.02.2021 Mawis	CPR2021327063	08.02.2021 mail	č.j. S1-2/5044/21	Kříží se s produktovodem.
3	České Radiokomunikace a.s.	Skokanská 2117/1, Praha 6 - Břevnov, 169 00	01.02.2021 Mawis	CER2021327063	02.02.2021 web	č.j. UPTS/OS/265957/2021	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	TO22021327063	02.02.2021 web	č.j. 534582/21	Dojde se střetu se SEK.
5	EG.D, a.s.	F. A. Gerstnera 2151/6, České Budějovice, 370 49	01.02.2021 Mawis	EOE2021327063	02.02.2021 mail	č.j. M18416-26093356	Nachází se: Podzemní NN, Nadzemní NN
5	EG.D, a.s.	F. A. Gerstnera 2151/6, České Budějovice, 370 49	01.02.2021 Mawis	EOE2021327063	02.02.2021 mail	č.j. M18416-26093356	Nenachází se žádné plynárenské zařízení.
6	Správa železnic, s.o.	Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00	01.02.2021 Mawis	SZD22021327063	18.02.2021 mail	č.j. 006/21-INV	Bez sítí
7	T-mobile Czech Republic a.s.	Tomíčková 2144/1, Praha 4, 149 00	01.02.2021 Mawis	TMO2021327063	01.02.2021 mail	č.j. E05494/21	Nedojde ke kolizi s technickou infrastrukturou společnosti.
8	Vodafone Czech Republic a.s.	náměstí Junkových 2, Praha 5, 155 00	01.02.2021 Mawis	VOD2021327063	02.02.2021 mail	č.j. MW9910166479253405	Nenachází se žádné podzemní ani nadzemní vedení společnosti.
9	ČEVAK a.s.	Severní 2264/8, České Budějovice 7, 370 10		VJK22021327063			
10	Jihočeský vodárenský svaz	Plav 2E, Plav, 370 07		JVS2021327063			
11	Městys Malšice	Malšice 131, Malšice, 391 75	2.3.2021 mail	MML2021327063			
12	Ministerstvo obrany - Sekce ekonomická a majetková - OOÚZ	Tychonova 221/1, Praha 6, 160 00	2.3.2021 mail	VUS2021327063			

13	Obec Skrýchov u Malšic	Skrýchov u Malšic, Skrýcho u Malšic, 391 75	2.3.2021 mail	SYM2021327063			
----	---------------------------	---	------------------	---------------	--	--	--

Všechny zákresy inženýrských sítí jsou převedeny do digitální podoby.

GEOLOGICKÝ PRŮZKUM

Inženýrskogeologický průzkum železnice na přejezdu P6311 v km 12,933 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 12,933.

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 pseudoglejích 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 (KS3 a KS4) byly zastiženy vrstvy kolejového lože a pod nimi byla zastižena vrstva jílovito-písečného štěrku. Sondami střední dynamické penetrace (DPM3 a DPM4) byly zastiženy reziduální zeminy (frakce jemnozrnného písku, směrem do hloubky štěrku).

- mocnost štěrkového lože se v okolí přejezdu v km 12,933 pohybuje v rozmezí 0,18 – 0,20m a je tvořeno frakcí drceného kameniva 32/63 s hlinitou příměsí (20 – 30% - silně zahliněný) a s příměsí kamenné drtě. Podle SŽ S4 (resp. ČSN 73 6133) lze kamenivo kolejové lože zatřídit jako třídu G4 GM, materiál je mírně namrzavý až namrzavý, štěrk je kyprý až středně ulehlý, barva černohnědá
- pod KL se nachází vrstvy deluvio-eluviálních štěrků jílovitopísčitých (G5 GC) v km 12,933 podle SŽ S4 (ČSN 73 6133), štěrk je středně ulehlý až ulehlý, úlomky hornin do 5 cm (mírně zvětřelé, poloostrohranné, barva šedohnědá. Podle laboratorních rozborů je štěrk mírně namrzavý (SŽ S4).
- dynamickými penetracemi byly zajištěny vrstvy písčité frakce – jemnozrnný písek, který je kyprý až středně ulehlý (Edef se pohybuje v rozmezí od 1-24,3 MPa.). Dynamická penetrace DPM3 byla ukončena v hloubce 2m v jemnozrnném písku. Dynamická penetrace DPM4 zaznamenala do hloubky 0,8m jemnozrnný kyprý písek (Edef 0,1-6,1 MPa), v hloubce 0,8m středně ulehlý písek (Edef 25,9 MPa) a od hloubky 0,9 do 1,3m je přítomen ulehlý štěrk (Edef 50-70,3 MPa).
- Navětralá skalní hornina R6 byla zastižena od hloubky 1,3m. Podle geologických map ČR se jedná o pararulu. Sonda byla ukončena v hloubce 1,4m.
- Kopané sondy sloužily k podrobnému geologickému popisu jednotlivých vrstev a dále k odběru vzorků zemin.

Staničení (km)	Úroveň dna sondy (m)	Zatřídění zemin	Vodní režim	Namrzavost	Statický modul přetvárnosti $E_{2,1GP}$ (MPa)	Modul přetvárnosti red. E_r (MPa)
13,001 PS	0,48	G5 GC	nepříznivý	mírně namrzavé	21	21
12,985 LS	0,75	G5 GC	nepříznivý	mírně namrzavé	29	29

Podzemní voda

Během prací byla sledována hladina podzemní vody, která byla v rámci DPM4 a KS4 zaznamenána v hloubce 0,67m. Lze očekávat, že úroveň vodní hladiny bude výrazně závislá na atmosférických srážkách spadlých na přiléhající infiltrační území. Zastížené zeminy jsou průlinově propustné.

Hydraulické parametry zemin

Pro stanovení hodnot hydraulických parametrů pro možnost vsakování je možné využít propustností odečtených z křivky zrnitosti s **koeficientem propustnosti mezi $k = 1,4E-4$ až $1,2E-4$ m/s**. Zeminy jsou 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 12,993 i v km 12,985 pro tratě s maximální navrhovanou rychlostí v koleji $V_{max} \leq 80 \text{ km.h}^{-1}$.

Závěr

Vodní režim lze hodnotit, vzhledem k mělce zatížené hladiny podzemní vody, jako nepříznivý. Zeminy budující zemní pláň jsou na základě laboratorních rozborů hodnoceny jako mírně namrzavé G5 GC, G4 GM. Hladina podzemní vody byla zatížena sondami KS4 a DPM4 v hloubce okolo 0,6m a je vázána na průlinově propustné klasické nesoudržné zeminy. Podle archivních podkladů zobrazených na stránkách České geologické služby voda v povrchových vodotečích nevykazuje agresivitu na betonové konstrukce.

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

**výsledky $E_{or} = 29 \text{ MPa}$ vyhovují,
 $E_{or} = 21 \text{ MPa}$ vyhovují**

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 fenol).

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*

Dočasné, nebo trvalé zábory pozemků ZPF, případně PUPFL jsou uvedeny v tabulce odstavce B.1 m).

- 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 Třebelice.

Stavba „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6311 v km 12,993 na trati Tábor – Bechyně“ je z převážné části na stávajícím tělese dráhy v místě úrovnového křížení se silnicí III/13713. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy.

Navrhovanou stavbou nedojde k žádné změně napojení stavby na dopravní infrastrukturu.

Stavba bude umístěna převážně na stávajících drážních pozemcích, tj. na pozemcích Správy železnic, s.o. a pozemcích Správy a údržby silnic Jihočeského kraje.

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

Bude zřízena nová elektrická přípojka elektrické energie o příkonu 3x20A. Místo připojení na distribuční soustavu bude stanoveno dodavatelem elektrické energie E.ON. Přípojka bude koncipována tak, aby umožnila výhledové 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. Baterie budou dimenzovány na minimálně 8hodinový provoz, s životností 15 let.

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

p. č.	Výměra (m2)	Druh pozemku	Využití	Způsob ochrany	LV	ZT (m2)	ZD (m2)	VB (m2)	UMVŽST (m2)	Jméno (název), adresa (sídlo) vlastníka
1310	13341	orná půda		ZPF	329		1	1		Zemědělská společnost Čenkov a.s.
624	19739	ostatní plocha	silnice		260	221	182			Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
624	19739	ostatní plocha	silnice		260		23	23		Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
650	537	ostatní plocha	ostatní komunikace		60000		3	3		Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
440/1	1470	orná půda		ZPF	275	11	18	18		Zemědělská společnost Čenkov a.s.
440/1	1470	orná půda		ZPF	275		37	37		Zemědělská společnost Čenkov a.s.
506/10	2493	orná půda		ZPF	283		35	35		Chaloupka Miloš Ing.
506/9	11	orná půda		ZPF	12		3	3		Daněk František Ing.
506/8	319	orná půda		ZPF	12		35	35		Daněk František Ing.
506/6	412	orná půda		ZPF	297		54	54		Vančová Hana
506/1	6947	orná půda		ZPF	297		41	41		Vančová Hana
450	7856	orná půda		ZPF	99		127	127		Randa Antonín Ing.

453	4533	orná půda		ZPF	275		31	31		Zemědělská společnost Čenkov a.s.
454	4516	orná půda		ZPF	283		29	29		Chaloupka Miloš Ing.
455	9637	orná půda		ZPF	195		64	64		Metelec Jan
455	9637	orná půda		ZPF	195					Metelec Miroslav
41/11	3511	orná půda		ZPF	313		12	12		J-KNORRE s.r.o.
89/7	1604	orná půda		ZPF	275		6	6		Zemědělská společnost Čenkov a.s.
634/1	1422	ostatní plocha	ostatní komunikace		10001		13	13		Městys Malšice
636/1	447	ostatní plocha	ostatní komunikace		60000		15	15		Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových

Pozn.: p. č. ... parcelní číslo
 ZT ... zábor trvalý
 ZD ... zábor dočasný
 VB ... věcné břemeno

- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo
- S ohledem na charakter stavby 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 kolejíště 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 oblouky 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 jednokolejného přejezdu na trati č. 202 Tábor – Bechyně, mezi dopravními Malšice – Sudoměřice u Bechyně, u obce Třebelice. Rozsah stavby je dán zadávací dokumentací a vychází ze schváleného Záměru projektu.

Předmětem stavby je zvýšení bezpečnosti úrovně křížení trati se silnicí III/13713. Jedná se o změnu dokončené liniové stavby přejezdu P6311 v km 12,993 trati Tábor – Bechyně.

b) účel užívání stavby,

Objekt stavby slouží pro úrovně křížení železniční trati se silnicí III/13713.

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 dopravní a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních),

Přejezd P6311 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 instalace PZS 3.kategorie typu 3ZBL. Přejezd bude osazen novými výstražníky a celými závory v provedení plastové břevno. Mimo přejezd P6311 dojde k instalaci kabelizace a napájení PZZ. Technologie PZZ bude umístěna do nového technologického domku umístěného vlevo před přejezdem ve směru staničení na pozemcích SŽ. Kolem domku bude zřízena zpevněná plocha šíře 1m k zamezení růstu nežádoucí vegetace. V dotčeném území stavby bude doplněno svislé a vodorovné značení v souvislosti se změnou zabezpečení 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 předpisů¹⁾,*

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 – nově zřízená přípojka NN pro napájení PZZ, odběr zajištěn novou přípojkou elektro zemním kabelem.

Odvedení dešťových vod – změnou dokončené stávající stavby nedoručí, 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 řešení stavby dochází k minimálním změnám oproti současnému stavu. Modernizace PZZ přejezdu je prováděna na stávajících drážních pozemcích, nový technologický domek bude umístěn vlevo před přejezdem ve směru staničení na pozemcích SŽ. Kolem domku bude zřízena plocha šíře 1m k zamezení růstu nežádoucí vegetace.

- b) *architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení*

Z hlediska architektonického řešení stavby dochází k následujícím změnám původního řešení.

- rekonstrukce železničního svršku
- rekonstrukce přejezdu
- instalace nových světelných výstražníků s celými závory
- instalace nové technologie PZZ do nového technologického domku
- 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

B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie

Předmětné úrovně křížení trati se silnicí III/13713 přejezdu P6311 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.

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 P6311, bude realizovat modernizace přejezdu P6303 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 úrovně křížení trati s pozemní komunikací, významně se sníží riziko vzniku mimořádné události způsobených lidským činitelem a zajistí se spolehlivé provozování železniční dopravy.

Popis navrženého řešení

Zabezpečovací zařízení

Nově bude přejezd zabezpečen PZS 3.kategorie typu 3ZBL. Přejezd bude osazen novými výstražníky se světlovými plastovými skříněmi a celými závory.

Technologie PZZ bude reléového typu a bude umístěna do nového technologického domku.

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 i od Bechyně budou na zábrzdnu vzdálenost umístěny kmenové přejezdníky se základní návestí „Otevřený přejezd“.

Ke všem vnějším prvkům zabezpečovacího zařízení bude zřízena nová kabelizace, s přílohou 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 novém technologickém domku 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 zažádáno u distributora el. energie E.ON o zřízení nové el. přípojky na příkon 3x20A. Přípojka bude dimenzována pro napájení PZZ P6311 a výhledově 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.

Železniční svršek

Bude provedena rekonstrukce železničního svršku v délce 15m. Nově bude svršek složen z nových kolejnic 49E1 na betonových pražcích B91S, rozdělení „u“. Upevnění pružné, v místě železničního přejezdu s antikorozní úpravou.

Zemní pláň bude v místě přejezdu vyspádována a odvodněna. Bude provedena kompletní výměna šterkového lože.

Železniční přejezd

Konstrukce přejezdu bude celo-pryžová bez spojovacích tyčí, s pryžovými závěrnými zídками o délce 6m.

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 technologických objektů a technických 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.2.7 Základní charakteristika stavebních 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.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu všechny doklady k technologickým objektům, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného výrobcem montovaného technologického objektu.

Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude ve vztahu k předpokládanému tepelnému namáhání při vnějším požáru zejména doloženo:

- a. *Hodnoty požární odolnosti (hodnoty uvedené v závorce platí pro tratě kategorie TEN-T):*
 - podlaha: *požární odolnost REI 30 (REI 60) minut*
 - stěna: *požární odolnost REI 30 (REI 60) minut*
 - strop: *požární odolnost REI 30 (REI 60) minut*
 - dveře: *požární odolnost EI 30 DP1*
- b. *Konstrukční systém – nehořlavý, popř. smíšený s obvodovými konstrukcemi DP1.*
- c. *Vnější zateplení objektu bude navrženo v souladu s normou ČSN 73 0810. Ucelená soustava vnějšího zateplení vykazuje třídu reakce na oheň A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1+A1 (index šíření plamene is = 0 mm/min).*
- d. *Chování při vnějším požáru:*
 - *střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3).*

Okolí navrženého objektu do vzdálenosti 5 m je nutno trvale zbavovat hořlavých /zejména stébelnatých/ látek.

Pokud bude do objektu RD/technologického objektu vstupováno z kabelovodu, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami nejvýše EI 60. Pokud bude kabelové vedení zaústěno do objektu přímo z okolního terénu, požaduje se utěsnit tyto prostupy pouze proti průniku zemní vlhkosti, bez nároků na požární odolnost.

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

Prostupy rozvodů a instalací požárně dělící konstrukcí musí být utěsněny v souladu s požadavky ČSN 73 0810. Požární ucpávky budou označeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti,*
- b) druhu nebo typu ucpávky,*
- c) datu provedení,*
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,*
- e) označení výrobce systému.*

Z označení ucpávek štítkem musí být patrné její umístění a musí souhlasit s označením v dokumentaci skutečného provedení stavby. Budou-li prostupy zakryty konstrukcí, bude v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením. Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (požární ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

U malého technologického objektu/RD s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Technologický objekt je dle ustanovení §2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).“

Technologický objekt je řešen v rámci PS 502.

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") 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) *nápojovací místa technické infrastruktury*
V průběhu realizace dojde nově k napojení na síť elektrické energie NN v místě definovaném dodavatelem elektrické energie.
- b) *připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.*
Elektrická energie – připojení na síť elektrické energie NN bude zajištěno v příkonu 3x20A, s tří-
stupňovou přepětovou ochranou, přes jednofázový dobíječ.

Vozovka – železniční přejezdová konstrukce bude celo-pryžová bez spojovacích tyčí, s pryžovými závěrnými zídkami o celkové délce 6m.

Železniční svršek – rekonstrukce železničního svršku bude v celkové délce 15m; v místě přejezdu bude zemní plán vyspádována a odvodněna.

- 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 nedojde po realizaci stavby k žádným změnám.

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,*

<i>Traťový úsek</i>	<i>1821</i>	<i>Tábor (mimo) - Bechyně (včetně)</i>
<i>Definiční úsek</i>	<i>06</i>	<i>Malšice – VÚ Dolina</i>
<i>Označení tratě dle</i>	<i>TTP</i>	<i>702 C</i>
	<i>KJŘ</i>	<i>202</i>
	<i>prohlášení o dráze jako č.</i>	<i>281 00</i>
<i>Celková stavební délka tratě:</i>		<i>24,304 km</i>
<i>Zábrzdna vzdálenost:</i>		<i>400 m</i>
<i>Nejvyšší traťová rychlost:</i>		<i>60 km/h</i>

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 12,993 (P6311) na trati Tábor – Bechyně zabezpečený pouze výstražnými kříži bez závor, betonové konstrukce typu Intermont Karlovy Vary.

Navrhovaný stav

V rámci stavby bude řešený přejezd v km 12,993 (P6311) nově zabezpečený přejezdovými zabezpečovacími zařízeními světelnými 3. kategorie dle ČSN 342650. Informace o stavu PZZ budou předávány na hnací vozidlo prostřednictvím přejezdníků.

Cílový stav železničního přejezdu je celopryžová konstrukce se světelným výstražným zabezpečovacím zařízením, doplněným o celé závory. Technologie reléového typu s novými počítači náprav, přejezdníky a směrovými výstupy pro anulaci PZZ.

Navrhované úpravy jsou pro přehlednost shrnuty v následující tabulce.

Tabulka 1 Přejezd v km 12,993 (P6311)

Označení	Poloha [km]	Kategorie (druh) komunikace	Typ PZZ stávající	Typ PZZ navrhovaný	Traťový úsek
P6311	12,993	silnice III/13713	výstražné kříže	PZS 3ZBL	1821 Tábor (mimo) - Bechyně (včetně)

- 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 zajištěním 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 objednávána.

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. BDtax⁷⁸²
- *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)
Osobní doprava [počet párů vlaků]	13	8	13
Nákladní doprava [počet párů vlaků]	1	0	0
Celkem	14	8	13

Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nebezpečí vzniku mimořádné události. Na přejezdu je od roku 2012 evidována jedna mimořádná událost (2020). Modernizací přejezdu nedochází k úpravám maximální povolené traťové rychlosti.

B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Menší nevýznamné terénní úpravy budou realizovány v souvislosti s instalací nových výstražníků, stavby nového technologického domku 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. Zatřídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., 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.

Původce odpadu je v tomto případě zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění

Manipulace a nakládání s vyzískaným materiálem v průběhu provádění stavby definuje Směrnice SŽDC č. 42 - Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění.

Pražce – nevyužité dřevěné pražce budou zařazeny pod katalogové číslo 17 02 04 a bude se s nimi nakládat jako s **nebezpečným odpadem**, případně je možný jejich prodej a následné využití dle podmínek a omezení stanovených dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006, příloha XVII, položka 31, odst. 2c.

Štěrka pražcového lože – dle příl. č. 2 k vyhl. č. 294/2005 Sb. splňují hodnoty pro IIb. třídu vyluhovatelnosti (fenol je nad limit třídy I). 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.

Železniční spodek – dle příl. č. 2 k vyhl. č. 294/2005 Sb. Splňuje hodnoty pro I. třídu vyluhovatelnosti a **není** třeba s ním nakládat jako s odpadem skupiny S – nebezpečný odpad (S-NO).

KÓD ODPADU	NÁZEV ODPADU		KATEGORIE ODPADU	MÍSTU ZNEŠKODNĚNÍ
17 02 04	Pražce	N		Skládka / Prodej
17 05 04	Zemina a kamení	O		Skládka
17 05 08	Štěrka pražcového lože	O		Skládka

Břendová Bohdana - Nakládání S Odpady	10km
Skládka Želeč Rumpold	11km
Skládka, recyklační provoz a kompostárna v Klenovicích	16km

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 využito nově realizované přípojky z obce Třebelice na hranici pozemků podél komunikace III/13713 směrem k RD u přejezdu P6311.

V obci Třebelice bude napájecí kabel napojen z pojistkové skříně SP100 na stávajícím sloupu na parcele 41/11. Kabelová trasa bude vedena podél komunikace na hranici pozemků v kabelovém žlabu nebo PE chrániče a bude kryta folií červené barvy uloženou nad trasou.

b) *odvodnění staveniště,*
V průběhu stavby bude provedena rekonstrukce silniční komunikace a zřízení odvodnění v celé šíři komunikace.

c) *napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,*
Volná šířka pozemní komunikace na přejezdu a přilehlých úsecích bude minimálně 5 metrů, s plynulým najížděním silničních vozidel na přejezd s podélným sklonem silniční komunikace v přilehlých úsecích po obou stranách přejezdu do 3%.

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 pásmu dráhy s cílem zajištění bezpečnosti provozu.

f) *maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,*
Dočasné, nebo trvalé zábory pozemků PUPFL, případně ZPF jsou uvedeny v tabulce odstavce B.1 m). 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 zá-
hodu 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 tech-
nických 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 ri-
zik nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledá-
vat 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 (ohra-
zeny), 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 účín-
kům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,*

Realizace P6311 bude prováděna v době kompletní výluky železničního provozu na trati dle bodu B.4b.

Stavbu se doporučuje realizovat ve společné výluce se stavbami „Zlepšení rozhledových poměrů na přejezdu P6310 v km 11,600 trati Tábor – Bechyně“ a „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6322 v km 20,180 na trati Tábor – Bechyně“.

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:

- demontáž stávajícího železničního pole
- demontáž stávajícího přejezdu
- výkopové práce pro kabelové trasy a NN
- výkopové a stavební práce technologického domku vč. přilehlé plochy
- výkopové práce pro základy výstražníků
- rozšíření komunikace v místě výstražníků
- výkopové práce pro svislé dopravní značení pozemní komunikace
- položení kabelových tras včetně zasypu
- instalace nového přejezdu
- instalace nového železničního pole
- stavební práce pro instalaci nových výstražníků

Termín a doba trvání: 03-09/2022

Technologické práce:

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

Termín a doba trvání: 10-12/2022

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