

„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6322 v km 20,180 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.....	18
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	18
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu	19
B.4 Dopravní řešení	20
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	23
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	23
B.7 Ochrana obyvatelstva.....	24
B.8 Zásady organizace výstavby	25
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	27

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	střídavý proud
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	České technické normy
DC	stejnoseměrný 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 P6322 v km 20,180 na regionální trati číslo 202 Tábor – Bechyně.

Úrovňový přejezd s označením P6322 v km 20,180 se kříží se silnicí III/1355. Přejezd se nachází v prostorovém oddílu mezi dopravními D3 Sudoměřice u Bechyně - Bechyně. Jedná se o jednokolejný přejezd zabezpečený výstražnými kříži. Stavba je součástí extravilánu katastrálního území obce Bežerovice, 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 Bežerovice, Sudoměřice u Bechyně.

Celá stavba leží v ochranném pásmu dráhy.

Součástí modernizace traťového úseku 1821 jsou následující investiční a opravné práce:

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)

- 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 Bežerovice.

- 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 doru- čení Způsob doru- čení	Jméno Spojení	Poznámky/podmínky
1	ČD Telematika	Pod Tábořem 369/8a, Praha 9 190 00	01.02.2021 Mawis	CDT2021327067	10.02.2021 web	č.j. 1202102854	Nenachází se SEK.
2	ČEPRO, a.s.	Dělnická 213/12, 170 04, Praha 4	01.02.2021 Mawis	CPR202132706	08.02.2021 mail	č.j. S1-2/5046/21	Kříží se s produktovodem.
3	České Radiokomunikace a.s.	Skokanská 2117/1, Praha 6 - Břevnov, 169 00	01.02.2021 Mawis	CER202132706	03.02.2021 web	č.j. UPTS/OS/265960/2021	Nedojde ke styku s žádným podzemním vede- ním/zařízením ve správě společnosti.
4	CETIN a.s.	Olšanská 2681/6, Praha 3, 130 00	01.02.2021 Mawis	TO22021327067	02.02.2021 web	č.j. 534581/21	Dojde se střetu se SEK.
5	EG.D, a.s.	F. A. Gerstnera 2151/6, České Bu- dějovice, 370 49	01.02.2021 Mawis	EOE2021327067	02.02.2021 mail	č.j. M18416-26093357	Nadzemní VN, Distribuční trafostanice VN/NN, Podzemní NN, Nadzemní NN Plynovod STL
6	Správa železnic, s.o.	Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00	01.02.2021 Mawis	SZD22021327067	19.02.2021 mail	č.j. 007/21-INV	Dejde ke střetu.
7	T-mobile Czech Republic a.s.	Tomíčková 2144/1, Praha 4, 149 00	01.02.2021 Mawis	TMO2021327067	01.02.2021 mail	č.j. E05498/21	Nedojde ke kolizi s technickou infrastrukturou společnosti.
8	Vodafone Czech Republic a.s.	náměstí Junkových 2, Praha 5, 155 00	01.02.2021 Mawis	VOD2021327067	08.02.2021 mail	č.j. MW9910166483253417	Nenachází se žádné podzemní ani nadzemní ve- dení společnosti.
9	Vodárenské sdružení Bechyňsko	Parkány 548, Be- chyně, 391 65	01.02.2021 Mawis	VBE2021327067	04.02.2021 mail	č.j. 21-012Bu	Provoz vodovodních a kanalizačních řadů.
10	ČEVAK a.s.	Severní 2264/8, České Budějovice 7, 370 10		VJK22021327067			
11	ČEZ, a.s.	Duhová 2/1444, Praha 4, 140 53		CEO2021327067			
12	Jihočeský vodárenský svaz	Plav 2E, Plav, 370 07		JVS2021327067			

13	Ministerstvo obrany - Sekce ekonomická a majetková - OOÚZ	Tychonova 221/1, Praha 6, 160 00	2.3.2021 mail	VUS2021327063			
14	Obec Sudoměřice u Bechyně	Sudoměřice u Be- chyně 105, Sudo- měřice u Bechyně, 391 72	2.3.2021 mail	SBC2021327067			

Všechny zákresy inženýrských sítí jsou převedeny do digitální podoby.

GEOLOGICKÝ PRŮZKUM

Inženýrskogeologický průzkum železnice na přejezdu P6322 v km 20,180 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 20,180.

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 edometrické zkoušky stlačitelnosti z neporušených vzorků zemin, které byly odebrány z povrchu zemní pláně,
- 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 pseudogleji 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 (KS5 a KS6) byly zastiženy vrstvy kolejového lože a pod nimi byla zastižena vrstva písčitého jílu až jílového písku. Sondami střední dynamické penetrace (DPM5 a DPM6) byly zastiženy reziduální zeminy (frakce jemnozrnného písku – velmi kyprého, kyprého až středně ulehlého).

Kolejové lože – ŠTĚRK 32/63 s hlinitou příměsí (G3 G-F až G4 GM) – podíl hlíny + kamenné drtě cca 10%, štěrk je kyprý až středně ulehlý, klasty jsou ostrohranné až poloostrohranné, zavlhlý, barva hnědá, štěrk je přítomen v hloubce 0,0-0,33 m. Dle normy ČSN 73 6133 přílohy A, tab. A. 1 je zemina klasifikována jako vhodná až podmínečně vhodná do násypu i do podloží vozovky (aktivní zóny)

Eluvium – JÍL písčitý (F4 CS), (ojediněle až PÍSEK jílovitý) s ojedinělými kameny až balvany, pevná konzistence $C_u = 125$ kPa, s hloubkou klesá na tuhou $C_u = 68$ kPa, jíl je zavlhlý až vlhký, barva je oranžovošedozavá, černě šmouhovaná – vrstva je zastižena v hloubce 0,33 – 0,6 m od kolejového pražce, dle normy ČSN 73 6133 přílohy A, tab. A. 1 je zemina klasifikována jako podmínečně vhodná do násypu i do podloží vozovky (aktivní zóny).

Dynamickými penetracemi byly zastiženy vrstvy písčité frakce – jemnozrnný písek, který je velmi kyprý, kyprý a středně ulehlý (E_{def} se pohybuje v rozmezí od 2-21,5 MPa.). Dynamické penetrace byly ukončeny v hloubce 2 m.

Skalní podloží – Skalní podloží (zde přechází pararula v křídové horniny jihočeské pánve – pískovce, slepence, jílovce a prachovce, tedy podloží mohou tvořit buď paleozoické, nebo křídové horniny) – Navětralou až zvětralou skalní horninu můžeme na základě studia archivních podkladů očekávat od hloubky okolo 3,5 m. Kvalita hornin skalního masivu bude s hloubkou narůstat.

Staničení (km)	Úroveň dna sondy (m)	Zatřídění zemin	Vodní režim	Namrzavost	Statický modul přetvárnosti $E_{2,1GP}$ (MPa)	Modul přetvárnosti red. E_r (MPa)
20,173	0,60	F4 CS	příznivý	nebezpečně namrzavé	19,4	16
20,187	0,60	F4 CS	příznivý	nebezpečně namrzavé	17	13,6

Podzemní voda

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 navětralého skalního podloží.

Hydraulické parametry zemin

Pro stanovení hodnot hydraulických parametrů pro možnost vsakování je možné využít propustností odečtených z křivky zrnitosti s **koeficientem propustnosti $k \leq 3,0E-8$ m/s**.

Na základě provedených výsledků je možné Vzorky šterku pražcového lože i pláně železničního spodku dle příl. č. 2 k vyhl. č. 294/2005 Sb. splňují hodnoty pro I. třídu vyluhovatelnosti a není třeba s nimi nakládat jako s odpadem skupiny S – nebezpečný odpad (S-NO).

Výsledky měření statických zatěžovacích zkoušek **nevyhovují** pro zemní plán pro tratě s maximální navrhovanou rychlostí v koleji $V_{\max} \leq 80$ km.h⁻¹.

Závěr

Kolejové lože je tvořeno ŠTĚRKEM 32/63 s hlinitou příměsí a kamennou drtí cca 20 %. Geologická skladba vrstev je tvořena převážně reziduálními zeminami (JÍL písčité), a dále skalním podložím (pararulou, nebo pískovcem). Zeminy jsou vlhké, velmi kypré, kypré a středně ulehlé (hodnoceno podle ČSN 73 6133). Zastižené zeminy jsou dle normy ČSN 73 6133 přílohy A, tab. A. 1 klasifikovány jako vhodné až podmínečně vhodné do násypu i do podloží vozovky (aktivní zóny).

Skalní hornina nebyla průzkumnými sondami zastižena. Vodní režim je 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 plán jsou na základě laboratorních rozborů hodnoceny jako nebezpečně namrzavé.

Výsledky edometrických zkoušek hodnotily zemní plán, kdy je **požadován** deformační modul $E_{\min,ZP} \geq 20$ MPa

výsledky $E_{0r} = 19,4$ MPa nevyhovují,
 $E_{0r} = 17$ MPa nevyhovují

Vzorky šterku pražcového lože i pláně železničního spodku dle příl. č. 2 k vyhl. č. 294/2005 Sb. splňují hodnoty pro I. třídu vyluhovatelnosti a není třeba s nimi nakládat jako s odpadem skupiny S – nebezpečný odpad (S-NO).

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. Zastižené zeminy jsou průlinově propustné. Vodní režim je 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 pláš jsou na základě laboratorních rozborů hodnoceny jako nebezpečně namrzavé.

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 Geofondu 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), budou v místě instalace technologického domku.

Trvalé zábory pozemků 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 Bežerovice.

Stavba „Zvýšení bezpečnosti přejezdu P6322 v km 20,180 na trati Tábor – Bechyně“ je z převážné části na stávajícím tělese dráhy v místě úrovnového křížení se silnicí III/1355. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy na pozemku Správy a údržby silnic Jihočeského kraje parcelní číslo 974/1 a pozemcích Správy železnic, s.o parcelní čísla 991 a 992.

Navrhovanou stavbou nedochází ke změnám napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu. Bezbariérový přístup a užívání je v dispozici původního objektu již umožněn.

Stavbou budou dotčeny inženýrské sítě jiných vlastníků – sítě elektronických komunikací (SEK), rozvody nadzemní VN, podzemní NN a plynovodu.

V rámci stavby bude zřízena nová přípojka elektrické energie. Prostřednictvím SEE OŘ Plzeň bylo požádáno u distributora elektrické energie E.ON o zřízení nové elektrické přípojky na příkon 3x20A. Přípojka bude dimenzována pro napájení PZZ P6322, výhledově P6323 a osvětlení zastávky Bežerovice. Přípojka bude koncipována tak, aby umožnila výhledové zapojení do systému DOTS.

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.

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

m) Předpokládané datum zahájení stavby je na základě podkladů obdržených od investora **01/2021**. Ukončení stavebních prací se předpokládá **12/2022**.

n) Realizace stavby je rozdělena do stavebních postupů.

o) V zimním období je navržena technologická přestávka.

p) Podrobněji viz část STZ dokumentace B.2.8 Organizace výstavby.

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

p. č. 991 Česká republika, Správa železnic, s.o.

p. č. 992 Česká republika, Správa železnic, s.o.

p. č. 974/1 Jihočeský kraj, Správa a údržba silnic Jihočeského kraje

p. č. 850 Kopáček Jan Ing., Bežerovice 11, 39165 Sudoměřice u Bechyně

p. č. 975 Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/1a, Žižkov, 13000 Praha 3

- r) *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 jejím 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>Zábrzdňá 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, v prostorovém oddílu mezi dopravnou D3 Sudoměřice u Bechyně a železniční stanicí Bechyně, u obce Bežerovice. Rozsah stavby je dán zadávací dokumentací a vychází ze schváleného Záměru projektu.

Předmětem stavby je zvýšení bezpečnosti úrovně křížení trati se silnicí III/1355. Jedná se o změnu dokončené liniové stavby přejezdu P6322 v km 20,180 trati Tábor – Bechyně.

b) účel užívání stavby,

Objekt stavby slouží pro úrovně křížení železniční trati se silnicí III/1355.

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 dopravního zastávkového zařízení, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních),

Přejezd P6322 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 PZS 3ZLB. Přejezd bude osazen novými výstražníky a celými závory v provedení plastové břevno. Mimo přejezd P6322 dojde k instalaci kabelizace a napájení PZZ. Technologie PZZ bude umístěna do nového technologického domku umístěného vpravo 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 nedojde, 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 na celé trati.
- 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 vpravo 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 výroby

Předmětné úrovňové křížení trati se silnicí III/1355 přejezdu P6322 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 P6322, bude realizovat modernizace přejezdu P6303 a P6311, 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 úrovňového 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 PZZ 3.kategorie typu PZS 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 dílkového 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 návěstí „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 P6322, výhledově P6323, osvětlení zastávky Bežerovice a výhledově zapojení do systému DDTS.

Přípojka bude osazena třístupňovou přepěťovou 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 antikorozií úpravou. Kolej zůstane stykovaná.

Zemní plán bude v místě přejezdu vyspádována a odvodněna, včetně stávajícího odvodnění podél komunikace. Bude provedena kompletní výměna štěrkového 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

Během přípravných prací byl proveden Korozní průzkum místa stavby. Bude provedeno ukolejnění, na které je zpracováno Schéma ukolejnění a trakčních proudů. Samotná stavba bude mít v místě železničního přejezdu antikorozií úpravu.

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 dělících 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 503.

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 zdravé 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 ukolejení 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 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 třístupňovou 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 dojde po realizaci stavby k následujícím 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,*

Zabezpečovací zařízení

ŽST Tábor je vybavena SZZ 3. kategorie (elektronické stavědlo ESA 11), které je ovládané místně z jednotného obslužného pracoviště (JOP) výpravčího hlavní služby a do něhož je pomocí elektromagnetického zámku zprostředkovaná 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 SSZ 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 20,180 (P6322) na trati Tábor – Bechyně zabezpečený pouze výstražnými kříži bez závor, celo-přýžových panelů s táhly, konstrukce typu Strall.

Navrhovaný stav

V rámci stavby bude řešený přejezd v km 20,180 (P6322) 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 20,180 (P6322)

Označení	Poloha [km]	Kategorie (druh) komunikace	Typ PZZ stávající	Typ PZZ navrhovaný	Poznámka
P6322	20,180	silnice III/1355	výstražné kříže	PZS 3ZBL	

- 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 zajišťkou 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>Vsechlapy</i>	na zastávce bus „Malšice, Vsechlapy“
<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 objednávana.

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 (2013). 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. Zařídění 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.

Štěrky 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	Štěrky pražcového lože	O		Skládka

Břendová Bohdana - Nakládání S Odpady	14km
Skládka Želeč Rumpold	11km
Skládka, recyklační provoz a kompostárna v Klenovicích	20km

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 nové odběrné místo navržené EONem a bude zakončeno a zabezpečeno v novém technologickém domku v blízkosti přejezdu P6322.
- 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 náletočných dřevin v ochranném pásmu 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) *bilance 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 zdravé 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 P6322 bude prováděna v době kompletní výluky železničního provozu na trati dle bodu B.4b.

Stavbu realizovat ve společné výluce se stavbami „Zlepšení rozhledových poměrů na přejezdu P6310 v km 11,600 trati Tábor – Bechyně“ a „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6311 v km 12,993 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 zásypu
- 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

Orientační schéma:

P6303


P6311
SO 102P6322
SO 103



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
01	06/2021	Zpracování připomínek	Ing. Emil Špaček

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00, Praha 9	

Zhotovitel stavby:	SAGASTA s.r.o.			
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Zhotovitel objektu:	SAGASTA s.r.o.			
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Emil Špaček	-	Ing. Emil Špaček	Ing. Barbara Szawulak	

Název stavby/akce:	Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6322 v km 20,180 trati Tábor - Bechyně			Označení (S-kód):
				Označení zhotovitele: 120138
Název části:	Inženýrské objekty			Označení části: B.8
Název objektu:	Železniční přejezd P6322			Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: 1 Paré:
Název dílčí části přílohy:	Objízdné trasy pro SO303			
Kraj:	Katastrální území			
Jihočeský	Bežerovice [758833]			
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP (PDPS)	30.4.2021	-	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43						

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA, s.r.o.

Dopravně inženýrská opatření pro SO 303 Technická zpráva

Obsah:

Identifikační údaje objektu	2
Návrh řešení.....	2
Návrh dopravních značek, dopravního zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	2
Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	3

Identifikační údaje objektu

název stavby	Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6322 v km 20,180 trati Tábor - Bechyně
stavební objekt	Dopravně inženýrská opatření pro SO 303
stupeň projektové dokumentace	Projekt
obec	Sudoměřice u Bechyně
okres	Tábor
kraj	Jihočeský
objednatel stavby	Správa železnic, Dlážděná 1003/7 Praha 1, 110 00
zhotovitel projektové dokumentace	Eltodo a.s. Novodvorská 1010/14, Praha 4, 142 01
zhotovitel části	Sagasta s.r.o. Novodvorská 1010/4, Praha 4, 142 00
zodpovědný projektant:	Ing. Emil Špaček
vypracovala:	Barbara Szawulak

Návrh řešení

Během výstavby přejezdu SO 303 dojde k dočasnému uzavření silnice 1355 v části přejezdu v obci Sudoměřice u Bechyně v obou směrech. Po dobu výstavby přejezdu bude zřízena obousměrná objízdná trasa po silnici 135, 1355 směrem k Beřkovicím a přes přejezd P6323 (zast. Bežerovice).

Pro označení místa stavby budou použita svislé dopravní značení B1 (zákaz vjezdu) s dodatkovou značkou E 12 s textem „mimo stavbu“ a zábrana Z2.

Pro vyznačení objízdnych tras bude použito dočasné dopravní značení IP22 s upozorněním na uzavírku. Vyznačení směrů objízdne trasy bude pak značkami IS 11b IS 11c. Ve směru od Bežerovic a také od Sudoměřice u Bechyně a Bechyň před přejezdem pak bude osazena značka IP 10a (slepá).

Stávající značení neodpovídající dopravní situaci a objízdny trasám bude zakryto či dočasně odstraněno.

Před zahájením stavby bude provedena za účasti zhotovitele, investora a správce technickou prohlídku všech komunikací a mostů, které budou během stavby využívány. Zdokumentovat současný technický stav s případným upřesněním návrhu úprav těchto komunikací. Obdobná prohlídka bude provedena po ukončení stavby s cílem specifikace nutných prací k obnově komunikace do původního stavu.

Před zahájením stavby bude také provedena pasportizace budov v blízkosti stavby.

Návrh dopravních značek, dopravního zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Podrobný rozpis a umístění provizorního dopravního značení a zařízení bude proveden zhotovitelem stavby, až bude znám detailní harmonogram výstavby.

Při zpracování návrhu stanovení dočasného dopravního značení k jednotlivým etapám by měly být zohledněny tyto zásady:

Návrh bude respektovat platné právní normy, technické podmínky TP 66 „Zásady pro

označování pracovních míst na pozemních komunikacích“. Jednotlivá typová schémata budou upraveny podle konkrétního místa užití, s přihlédnutím k potřebám stavby a s přihlédnutím k umístění stávajícího trvalého svislého dopravního značení a definitivního vodorovného dopravního značení.

Návrh bude v maximální možné míře využívat i stávající svislé dopravní značení. Trvalé značení, které je v rozporu s navrženým přechodným dopravním značením, bude zakryto nebo vhodným způsobem upraveno.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umisťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Zneplatnění stálého dopravního značení je s výjimkou velkoplošného dopravního značení zakrytím nebo dočasnou demontáží.

Nepřipouští se možnost zneplatnění přeškrtnutím.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace.

Operativní uzavírky (např. při osazování DZ) musí být provedeny dle schémat pro operativní pracovní místa a musí být rovněž předem projednány.

Kvalitativní provedení

Veškeré dopravní značení (svislé i vodorovné) musí být provedeno dle zásad TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami, vyhlášky č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP143, VL 6.1, VL 6.2 a těchto zásad.

Všechny svislé značky k označení pracovních míst na komunikaci budou provedeny ve standardní velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. R2 dle ČSN EN 12899-1.

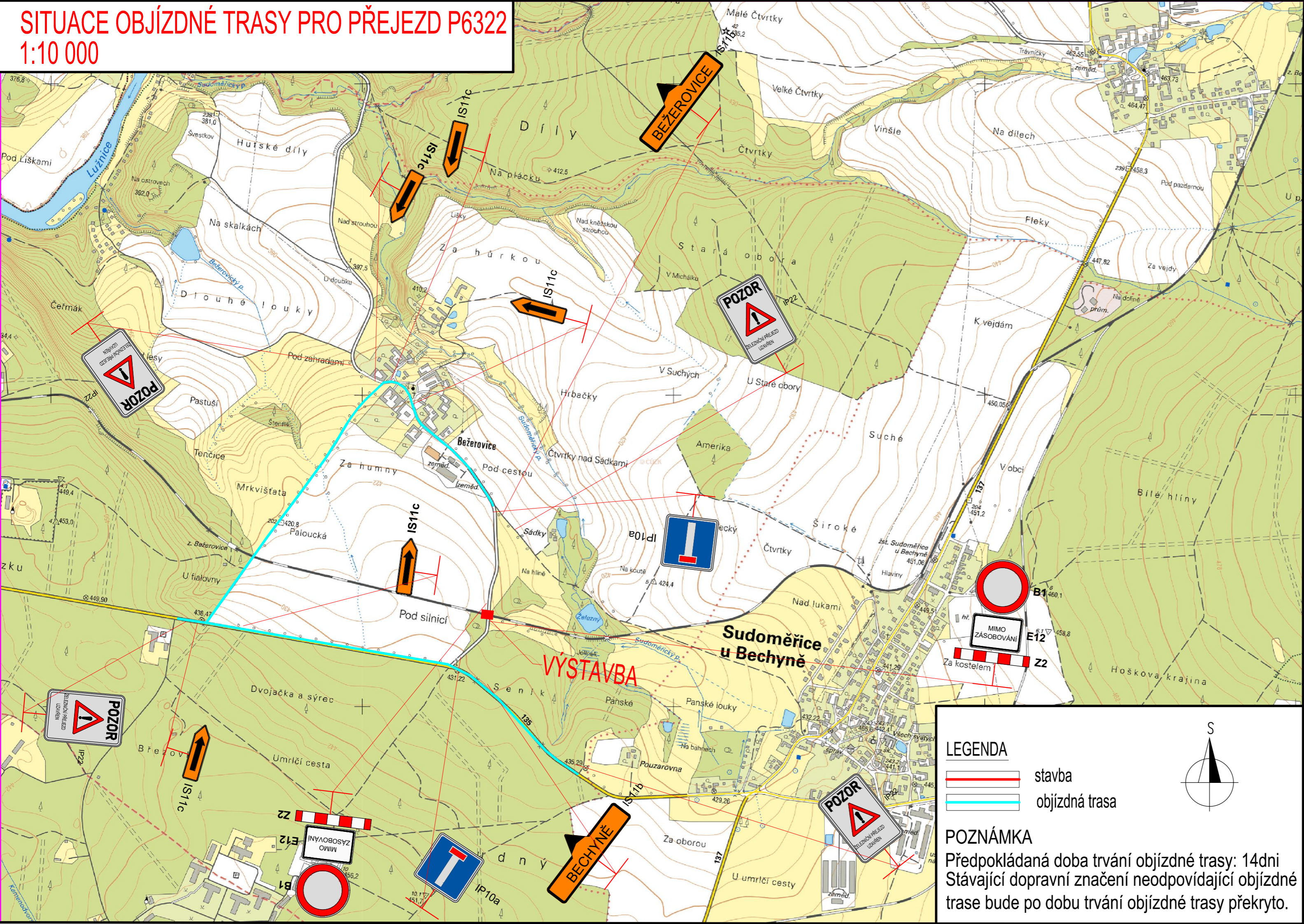
Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Provozovatel je povinen zajistit údržbu svislého i vodorovného dopravního značení tak, aby byla zajištěna nepřetržitě jeho plná funkčnost po celou dobu užití.

Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. Přechodné dopravní značení musí být 2x denně kontrolováno.

Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací.

SITUACE OBJÍZDNÉ TRASY PRO PŘEJEZD P6322
1:10 000



Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
01	06/2021	Zpracování připomínek	Ing. Emil Špaček

Stavebník/Investor:

Adresa:

Zástupce investora:

Adresa:

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ

Sokolovská 1955/278, 190 00, Praha 9

SPRÁVA
ŽELEZNIC

Zhotovitel stavby:

Adresa:

Kontakt:

SAGASTA s.r.o.

Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka

T: +420 261 344 100
E: info@sagasta.cz

SAGASTA

Zhotovitel objektu:

Adresa:

Kontakt:

SAGASTA s.r.o.

Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka

T: +420 261 344 100
E: info@sagasta.cz

SAGASTA

Hlavní projektant (HIP):

Ing. Emil Špaček

Specialista:

-

Odpovědný projektant:

Ing. Emil Špaček

Zpracovatel:

Ing. Barbara Szawulak

Název stavby/akce:

Název části:

Název objektu:

Název přílohy:

Název dílčí části přílohy:

Kraj:

Jihočeský

Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P6322 v km 20,180 trati Tábor - Bechyně

Inženýrské objekty

Železniční přejezd P6322

Situace objízdné trasy pro SO 303

-

Katastrální území

Bežerovice [758833]

Označení (S-kód):

Označení zhotovitele:

Označení části:

Označení objektu/komplexu:

Číslo přílohy:

Paré:

120138

B.8

1

Stupeň dokumentace:

Datum zpracování:

Formáty:

Měřítko:

DUSP (PDPS)

30.4.2021

3xA4

1:10 000

S-kód:

Stupeň dokumentace:

Část:

Objekt:

Podobjekt:

Příloha:

Revize:

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠŘOŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA, s.r.o.

LEGENDA

- stavba
- objízdná trasa

POZNÁMKA

Předpokládaná doba trvání objízdné trasy: 14dni
Stávající dopravní značení neodpovídající objízdné trase bude po dobu trvání objízdné trasy překryto.