

Paré:


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	18.07.2021	Dokumentace k čístopisu	####

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 díla:	SUDOP PRAHA a.s.	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz	
Zhotovitel části / objektu:	SUDOP PRAHA a.s.	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	
Kontakt:	T: +420 267094111 E: praha@sudop.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Raibr	Specialista: ####

Název stavby / akce:	Rekonstrukce a rozšíření přejezdu v km 4,233 (P1417) trati Čičenice - Volary				Označení (S-kód):	S631900225
					Zakázka:	20-254.208
Název části:	Souhrnná technická zpráva				Označení části:	B
Název objektu:	####				Číslo objektu / komplexu:	####
Název přílohy:	####				Číslo přílohy:	####
Název dílčí části přílohy:	####					####
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:		Měřítko:	####	Stupeň dokumentace:	DUSP
####	####		Formáty:	####x4		
Kraj:	Katastrální území:		TUDU:		Smluvní datum zpracování:	
Jihočeský	Vodňany		046102,0461B1		18.07.2021	
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 9 0 0 2 2 5	D U S P	B X X X X	X X X X X X X X	X X	X X X X	0 0 1



Projekty
Inženýring
Konzultace

SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

„REKONSTRUKCE A ROZŠÍŘENÍ PŘEJEZDU V KM 4,233 (P1417) TRATI ČÍČENICE - VOLARY“

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah

B.1	Popis území stavby	5
a)	charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území	5
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování	5
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	5
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	5
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	5
f)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.	6
g)	ochrana území podle jiných právních předpisů	6
h)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	6
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	6
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	6
k)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	6
l)	územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	7
m)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
n)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	7
o)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	7
B.2	Celkový popis stavby	8
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
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.	8
b)	účel užívání stavby	8
c)	trvalá nebo dočasná stavba	8
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 dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)	8
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	9
f)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	9
g)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	9
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.	11
i)	základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	11
j)	základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	11

k)	orientační náklady stavby	11
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	12
a)	urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	12
b)	architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení	12
B.2.3	Celkové technické řešení	12
a)	popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření.....	12
b)	celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima	13
c)	celková spotřeba vody	13
d)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	13
e)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	13
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	13
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	14
a)	popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	14
b)	řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů	14
B.2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	14
B.2.7	Základní charakteristika stavebních objektů	16
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	18
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	20
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	20
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	21
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	21
b)	ochrana před bludnými proudy	21
c)	ochrana před technickou seizmicitou	21
d)	ochrana před hlukem	21
e)	protipovodňová opatření	21
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.....	21
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	21
a)	nápojevací místa technické infrastruktury.....	21
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	21
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	21
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	22
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby	22
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	24
a)	terénní úpravy	24
b)	použité vegetační prvky	24
c)	biotechnická, protierozní opatření.....	24
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	25
B.7	Ochrana obyvatelstva	25
B.8	Zásady organizace výstavby.....	25
a)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,	26
b)	odvodnění staveniště,	26
c)	napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,	26
d)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,	26

e)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, ..	26
f)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,	27
g)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy,	27
h)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, ..	27
i)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,	27
j)	ochrana životního prostředí při výstavbě,	27
k)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,	27
l)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,	27
m)	zásady pro dopravní inženýrská opatření,	27
n)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,	27
o)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,	27
p)	požadavky na výluky veřejné dopravy	27
q)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.	27
B.8.2	Výkresy	27
B.8.3	Harmonogram výstavby	28
B.8.4	Schéma stavebních postupů	28
B.8.5	Bilance zemních hmot	28
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	28

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavbu je navrženo realizovat přibližně mezi železničními kilometry km 3,300 – 4,310 stávajícího traťového úseku Čičenice-Vodňany

Stavbu je navrženo umístit převážně na stávající drážní pozemky (pozemky pro provozování dráhy), které jsou ve vlastnictví stavebníka. Většina stavby se odehrává mimo úzce zastavěnou oblast, kdy jednotlivé trvale osídlené objekty jsou 20m a víc od osy koleje.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

V dotčené oblasti stavby byly místně příslušnými zastupitelstvy schváleny následující územní plány:

Správní území	Územně plánovací dok.	Účinnost OOP
Vodňany	Územní plán – změna č.12	03.2018
	Územní plán-připravovaná změna	03.2021

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

Stavba nevyžaduje povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území.

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

Dokumentací jsou respektována závazná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů.

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Geologicky se oblast stavby nachází na území Českého masivu. Z hornin stáří středního a spodního miocénu se v oblasti nachází zejména písky, štěrky, jíly a lignitové sloje.

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) náleží

zájmové území do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Česko-moravská subprovincie
- Podsoustava (oblast): Jihočeské pánev
- Celek: Českobudějovická pánev
- Podcelek: Blatská pánev
- Okrsek: Vodňanská pánev

Nachází se v útvaru podzemních vod svrchních vrstev Kvartér Otavy a Blanice (ID 12300) uloženém na útvaru základních vrstev Krystalinikum v povodí Horní Vltavy a Úhlavy (ID 63101). V tomto území je vymezen hydrogeologický rajón svrchních vrstev 1230 Kvartér Otavy a Blanice.

V oblasti stavby se nenachází žádná chráněná ložisková území.

Zájmové území stavby neleží ve vodohospodářsky chráněném území tzn. Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), ochranném pásmu vodního zdroje, ochranném pásmu léčivého přírodního zdroje.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

V rámci projekčních prací byl v dotčeném území zjišťován současný stav inženýrských sítí u jejich známých správců. Stav inženýrských sítí ověřili a potvrdili dle dostupných podkladů (mapových, polohopisných, katastrálních aj.) správci, kteří jsou uvedeni v samostatné příloze této dokumentace „Dokladová část E.3.7 – Stávající inženýrské sítě“.

Vzhledem k rozsahu stavby nebyl proveden samostatný geologický, hydrogeologický, korozní průzkum ani průzkum stavebně technický.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

V oblasti stavby se nenachází zvláště žádné objekty požívající statut kulturní památky, na které se vztahuje zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Současně se v oblasti stavby nenachází žádná území přírody, která vyžadují ochranu dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

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

V oblasti stavby se nenachází žádná poddolovaná území.

Zájmové území stavby není v kontaktu se žádným úředně stanoveným záplavovým územím.

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba se odehrává na stávajících drážních pozemcích.

Stavba nemá žádný vliv na okolní stavby.

Zájmové území stavby se nachází v útvarech povrchových tekoucích vod Blanice od toku Dubský potok po Radomilický potok (HVL_1380), Radomilický potok od pramene po ústí do Blanice, včetně Bílého potoka (pramenná část) (HVL_1390) .

Z hydrologického hlediska se nachází v povodí Blanice a Otava od Blanice po Lomnici (ČHP 1-08-03), v dílčích povodích Širovská strouha (ČHP 1-08-03-0771) a Bílý potok (Radomilický potok) (ČHP 1-08-03-0830).

Železniční trať v úseku stavby kříží PBP Blanice (ID VT 10 267 653), koryto je překračováno stávajícím železničním trubním propustkem (DN 800) v ev. km 3,671. Do koryta toku nebude v rámci stavby zasahováno, kabely zabezpečovacího zařízení (PS 1301) budou vedeny v chrániče po římse mostního objektu.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nejsou prováděny asanace ani demolice stávajících objektů.

Vzhledem k rozsahu stavby nedochází ke kácení mimolesní zeleně. Případné nálety jsou eliminovány v rámci pravidelné údržby trati pro zajištění bezpečnosti železničního a silničního provozu dle Zákona o drahách a Zákona o pozemních komunikacích.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé záборы zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavbou nedochází z dočasným i trvalým záborům zemědělského půdního fondu. Pozemky určené k plnění funkce lesa nejsou stavbou nijak dotčeny

l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Pro přístup na stavební pozemky bude využívána stávající dopravní infrastruktura (silniční, železniční). Stavbou nejsou vyžadovány přeložky inženýrských sítí.

Stavba bude v rámci SO NN napojena na stávající přípojku NN, která bude pouze upravena pro nové připojení nového technologického zařízení.

V místě reléového objektu s technologickým zařízením dojde k zajištění napojení na nově zřizované optické a metalické drážní rozvody, které budou zřizovány touto stavbou.

Vstup na dráhu mimo k tomu určená místa zakazuje v § 4a Zákon o dráhách (266/1994 Sb. ve znění pozdějších změn). Mezi takto určená místa patří například nástupiště, chodníky k nim a prostory čekáren (občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností). Přístup na tato místa upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Veřejně přístupná místa budou stavbou řešena jako bezbariérová.

m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Projektant vycházel při zpracování projektové dokumentace stavby z následujících souvisejících projektových dokumentací:

- Zvýšení rychlosti v traťovém úseku Vodňany – Bavorov

Jedná se o samostatnou stavbu, která není v současnosti definována. Projektant obdržel pouze informaci o této stavbě a možnost jejího vzniku. Vzhledem k tomu došlo k prověření možnosti zvýšení traťové rychlosti v místě stavby, které je omezeno směrovým obloukem. Ten byl na základě dohody s investorem prověřen a přepočten na možnost zajištění maximální rychlosti, která se bude pohybovat při V130 v rozmezí cca 75km/h. Pro potřeby této stavby tedy dojde k úvaze, že všechny komponenty stavby a přibližovací úseky přejezdů musí vyhovovat rychlosti $v=80\text{km/h}$.

- PA 654200045 - Oprava trati v úseku Čičenice – Vodňany.

Jedná se o samostatnou stavbu, která není v současnosti definována. Projektant obdržel pouze informaci o této stavbě a možnost jejího vzniku. Vzhledem k tomu došlo k dohodě s investorem, že uvažovanou stavbou, respektive samostatnou opravnou prací OŘ dojde ke snesení výhybky č.1 v dopravně Vodňany. Tato úprava musí být s investiční stavbou úzce koordinována.

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

Stavba je umísťována na pozemky v katastrálním území:

- Vodňany [784281]

Stavbou jsou dotčeny pozemky dle, které jsou vzhledem ke svému množství uvedeny v samostatné části dokumentace. Konkrétně se typem dotčení pozemků zabývá samostatná část dokumentace „H.5 Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů“.

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

Stavbou nevzniká žádné nové ochranné pásmo. Stávající ochranné pásmo dráhy se o ohledem na minimální změny osy koleje nemění.

Nové ochranné pásmo vzniká podél nově pokládané kabelizace zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a silnoproudé technologie. Ta je pokládána v souběhu s kolejí v prostoru ochranného pásma dráhy. Jedná se o kabelizaci elektrického vedení do napětí 1 kV, pro které je stanoveno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti 1 m.

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.**

Dle definice uvedené v §2 odst. 5, zákona č. 183/2006 Sb. stavba odpovídá změně dokončené stavby – nástavba/přístavba. Stavbou dochází k rekonstrukci stávající železniční dopravní infrastruktury, která je v majetku Správy železnic s. o.

V rámci stavby dochází ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravní infrastruktury a to jak z pohledu vlastní železnice, tak z pohledu účastníka silničního provozu, vzhledem k tomu, že dochází ke zvýšení zajištění bezpečnosti na úrovňovém železničním přejezdu.

Číčenice - Volary

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	708A Číčenice - Volary
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	197 Číčenice – Nové Údolí a zpět
Začátek trati:	Číčenice (km 0,455)
Konec trati:	Volary (km 56,290)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdna vzdálenost:	400m
Největší povolená délka vlaku	420m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	-
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	40m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	50km/hod
Trakční soustava:	Nezávislá,
Kategorie dráhy:	Regionální
Začátek stavby:	Km 3,300
Konec stavby:	VB Vodňany
Vnitřní část stavby:	RD u PZS

- b) **účel užívání stavby**

Stavba jako celek bude sloužit pro zajištění provozování dráhy.

- c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Svým charakterem se jedná o trvalou stavbu dráhy dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

- 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 dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)**

Stavba svým charakterem nemění parametry infrastruktury, a to v podobě průjezdných obrysů či zatížení. Má však vliv na zajištění bezpečnosti, čímž umožňuje odstranění, respektive snížení pravděpodobnosti mimořádné události. Ve vazbě na jednotlivá normová a legislativní požadavky tak může realizací stavby dojít ke zvýšení traťové rychlosti. Toto zvýšení traťové rychlosti však bude pouze lokální, vzhledem k odstranění důvodu snížení průběžné traťové rychlosti, která byla snížena z důvodu zajištění bezpečnosti železniční dopravy.

Stavba svým rozsahem tak navazuje na stávající technickou infrastrukturu, kterou pouze upravuje, ale nemění.

Stavebně-technologické parametry		
Počet přejezdů s upravovaným PZS	1	[ks]
Stavebně-technické parametry		
Výstavba RD	1	[ks]
Výstavba přejezdové konstrukce	1	[ks]

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

Do doby ukončení zpracování této dokumentace nebyla zjištěna potřeba pro zřizování výjimek z norem a předpisů.

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

Dokumentací jsou respektována závazná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů. Vypořádání jednotlivých připomínek je uvedeno v samostatné části dokumentace „H.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů“.

Podmínky k realizaci stavby

V rámci dokumentace byly projednávány jednotlivé podmínky, které je nutné splnit v rámci realizace stavby. Jsou jimi:

- V zájmovém území se nachází jednotlivé sítě a správci sítí byly osloveni v průběhu přípravy stavby. Vzhledem k tomu je nutné zajistit jejich řádné vytyčení před zahájením stavby. Toto se bude jednat i drážních sítí a to zejména i vytyčení servis. org. ČD -Telematika.
- Bude zpracována realizační dokumentace stavby a ta projednána se zástupci investora příslušných profesí.
- Požaduje se dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady pro změnu ZDD a TTP.
- O výluky či omezení dopravy 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.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

K všeobecným povinnostem zhotovitele díla ve vztahu k zajištění bezpečnosti při stavební činnosti patří i úkol zabránit následkům rizik, vyplývajících z drážního provozu, pracuje-li se na provozovaných kolejích, nebo v jejich blízkosti a z prací na elektrifikovaných tratích.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých pracovníků s právními předpisy, technickými normami a předpisy Správy železnic, státní organizace (ČD), které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných pracovníků.

Při všech úkonech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví, je nutno mimo jiné postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., O zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy.

Jelikož se stavba nachází na pozemku dráhy, je nutno dodržovat rovněž SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací“, SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a

SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“. Dále je nutné respektovat SŽ R14 „Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic“ a vyhlášky MD č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám dle, které provádí Odbor provozuschopnosti Správy železnic, státní organizace Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle zač. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných orgány státní správy. Dotčené profese související se stavbou: vedoucí prací na železničním spodku, vedoucí prací na železničním spodku a svršku, vedoucí prací na železničních mostech, objektech s konstrukcí mostům podobnou, vedoucí prací na budovách v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na trakčním vedení elektrizovaných tratí, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních – dle skladby projektové dokumentace se jedná o:

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení,
- D.2 Železniční sdělovací zařízení,
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT,
- E.3 Trakční a energetická zařízení,

(určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách)

musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení).

Vedle dodržování příslušných vyhlášek, předpisů a norem pro realizaci, je nutno akceptovat i základní požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi.

Při všech činnostech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví při práci se vychází se Zákona č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, dále z NV 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP a jeho prováděcích právních předpisů a z NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na BOZP s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace.

Při montáži, provozu a údržbě musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti mistr nebo vedoucí čtyři a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čtyři nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Před uvedením zařízení do provozu musí být prověřena správnost zapojení a funkčnost odvodu trakčních a poruchových proudů. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami.

h) základní balance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Při výstavbě vznikne nárok na odběr elektrické energie pro staveniště, jejíž odběr je předpokládán stávající přípojkou. Přesné množství bude určeno až dodavatelem stavby.

V rámci stavby vznikne technologický objekt, který bude využívat nové přípojky NN s předpokládaným soudobým odběrem do 5kW.

Provozováním stavby nevznikají potřeby na zvláštní spotřebu médií a hmot. Z charakteru stavby vyplývá, že stavbou nejsou zřizovány žádné objekty, u kterých je nutné řešit hospodaření s dešťovou vodou, produkované množství odpadů, emise a třídu energetické náročnosti budov.

i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Stavbu musí být realizována v souběhu s nepřetržitou výlukou, která navržena pro potřeby navazujících staveb. Předpokládaný termín zahájení výstavby tedy vychází z harmonogramu výstavby uvedené stavby.

Zahájení stavby	03/2022
Dokončení stavby	06/2022
Předpokládaná doba výstavby (maximální)	3 měsíce

Blíže se organizací výstavby podrobně zabývá samostatná příloha „B.8 Zásady organizace výstavby.“ této zprávy.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

V současnosti nejsou známy žádné požadavky na předčasné užívání částí stavby. Stavba bude do provozu předávána po ucelených funkčních částech při splnění podmínek pro zahájení provozu.

- Zkušební provoz:
Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. jsou provozní soubory charakteru „stavby dráhy“. Provozní soubory musí mít způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřenou technickobezpečnostní zkouškou a následným zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, tj. vyhlášky č. 177/95 Sb. Zkušební provoz se zavede po provedení technickobezpečnostní zkoušky, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.
- Ověřovací provoz:
Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti Správy železnic, státní organizace schváleno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení na železniční dopravní cestě ve správě Správy železnic, státní organizace. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.

k) orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby jsou do 30 mil. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Stavbou je zřizována drážní infrastruktura, která bude plnit funkci provozované dráhy. Na objekty zřizované touto stavbou nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. Navržené objekty musí být odolné vůči vandalismu, povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.

b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Stavbou je zřizována drážní infrastruktura, která bude plnit funkci provozované dráhy. Na objekty zřizované touto stavbou nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. Navržené objekty musí být odolné vůči vandalismu, povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření

Vzhledem ke zvýšené nehodovosti na jednotlivých železničních přejezdech dochází k zahájení programu ke zvýšení zabezpečení jednotlivých problematických přejezdů na celém území ČR, který má být dokončen do roku 2022. V rámci tohoto programu došlo Správou železnic, státní organizace k vytipování jednotlivých přejezdů, na kterých bude snaha o zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v ČR.

Předmětem této stavby je rekonstrukce přejezdu P1417, který se nachází na železniční trati 197 Číčenice – Nové Údolí a silnici III/12243.



V rámci stavby dojde k zabezpečení přejezdu P1417 novým přejezdovým světelným zařízením PZS 3ZBL, které bude doplněno závorovými břevny přehrazující silnici ve více jak 90% své šíře. Celý železniční přejezd bude komplexně přestavěn a dojde k oddělení pěších od silniční dopravy. Tímto opatřením se významně zvýší bezpečnost chodců a i silniční dopravy. Součástí stavby však bude

vybudování nového rozsáhlého přejezdového zařízení, které značně zvýší bezpečnost dopravy v místě křížení silniční a železniční dopravy.

Na celém přejezdu k umístění nového výstražného zařízení, které je popsáno v daném PS stavby. Pro zajištění jeho činnosti se zřídí nové přípojky na stávající pro zajištění jak ovládání, tak napájení nového přejezdového zařízení.

Součástí stavby je i úprava přejezdové konstrukce v místě přejezdu. Ta je prováděna především pro zajištění stability v místě křížení, které je místem vysokého zatížení ve všech směrech, a to jak silniční, tak železniční dopravou. Vzhledem k tomu dojde k úpravě i železničního spodku, aby v době provozování stavby nedocházelo k propadům, nebo jiným degradacím stavby.

Detailní popis jednotlivých PS a SO stavby je součástí dokumentace stavby, která je ve všeobecných částech zpracována v rozsahu DUSP v členění a rozsahu dle přílohy č.10 vyhlášky č.499/2006Sb jako dokumentace pro společné povolení stavby dráhy. Jednotlivé PS a SO stavby jsou navíc rozšířeny o zpracování v rozsahu i ve stupni PDPS v členění rozsahu přílohy č.4 vyhlášky č.146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

S ohledem na charakter stavby nevznikají žádné nároky na spotřebu tepla nebo teplé užitkové vody. Navýšení odběru elektrické energie je s ohledem na rozsah rekonstrukce osvětlení je zanedbatelné.

c) celková spotřeba vody

Stavba si neklade žádné nároky na potřeby vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona 185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství. Likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Odpadový materiál bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady. Konkrétně se množstvím a druhy odpadů zabývá samostatná příloha „B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ této zprávy.

Veškerý vyzískaný materiál bude předán správci zařízení, který posoudí jeho stav a rozhodne o jeho případném dalším využití nebo likvidaci.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba si neklade žádné nároky na kapacitu veřejných sítí komunikačních vedení ano elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě. komunikační sítě. Stavbou jsou zřizovány nové/doplňovány stávající železniční telekomunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavbou je zřizována převážně drážní infrastruktura. Vstup na dráhu mimo k tomu určená místa zakazuje v § 4a Zákon o dráhách (266/1994 Sb. ve znění pozdějších změn). Mezi takto určená místa patří například nástupiště, chodníky k nim a prostory čekáren (občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností). Přístup na tato místa upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Stavbou je zajištěn bezbariérový přístup do všech veřejně přístupných prostor.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Veškerá kabelová vedení, která jsou ohrožena elektromagnetickými indukčními vlivy z energetických vedení, jsou realizována kabely se zvýšenou ochranou vůči těmto vlivům. Současně je tato ochrana zvolena i s ohledem na budoucí elektrizaci trati.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Stavbou jsou navrhovány prefabrikované konstrukce, u kterých se sekundární opatření proti bludným proudům neprovádí. Použité prefabrikáty a provedení konstrukcí musí být provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření musí být respektována výrobcem prefabrikátů a zohledněna při zpracování technických podmínek dodacích. U všech konstrukčních celků stavby je nutné dodržet minimální krytí výztuže.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

Návrh technického řešení v jednotlivých profesích je v souladu se Směrnicí SŽDC č. 30 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“ (č. j. 35572/07-OP ze dne 28. 4. 2008) a Směrnicí SŽDC č. 32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ (č. j. 14936/07-OP ze dne 1. 1. 2008).

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

- **PS 1301 - P1417, výstavba PZS**

Stávající stav

Železniční přejezd P1417 je jednokolejný přejezd, který je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením s pozitivní signalizací a bez doplňkové výstrahy pomocí závorových břevien. Pro spouštění přejezdu je ve směru z trati zřízen úsek počítačů náprav a přejezd je spouštěn automaticky jízdou vlaku a ve směru z dopravní je zřízen přejezdník v závislosti na úseku počítačů náprav a přejezd je spouštěn dálkovým ovladačem z hnacího vozidla, nebo nouzově z kolejevé desky umístěné ve služební místnosti.

Navrhovaný stav

Jednokolejný železniční přejezd P1417 bude v novém stavu zabezpečen nový přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBL elektronického typu s kontrolou stavu přenášeného na přejezdníky v místě přejezdu. Jedná se tedy o zabezpečení přejezdu s pozitivní signalizací, se závorami a s informací, která je předávána strojvedoucímu.

Přejezd bude ze směru od Číčenic ovládán automaticky jízdou vlaku s kontrolou stavu přejezdu pomocí přejezdníku X35 v km 3,514.

Ze strany od Bavorova bude spouštěn obdobně jako dnes dálkovým ovladačem z hnacího vozidla a s možností jeho spuštění i ze služební místnosti. Kontrola stavu přejezdu bude přenášena na přejezdník OX42 shodně jako v současném stavu.

V rámci tohoto PS dojde k vybudování nového reléového domku, který bude umístěn v místě přejezdu a bude prefabrikované konstrukce.

V místě přejezdu dojde dále ke zřízení nové kabelizace mezi jednotlivými prvky a nově zřízeným reléovým domkem.

Pro zajištění přenosu indikací bude využita stávající kabelová trasa pro možnost napojení přejezdu na kontrolní a řídicí systémy.

D.1.2 Sdělovací zařízení

D.2.1.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

- **PS 1501 P1417 MOK**

V rámci předmětné stavby dojde k připojení RD PZS P1417 na optickou a metalickou kabelizaci. V úseku ŽST Vodňany, VB – RD PZS bude položena jedna HDPE trubka 40/33 (modrá) a metalický kabel MK/TK 10XN0,8. Do připravené HDPE trubky bude zafouknut optický kabel 24 vláken.

Kabely budou ukončeny v ŽST Vodňany ve VB ve sdělovací místnosti v 19“ racku. Na stěně bude u optického kabelu ponechána rezerva 50m. Na straně RD PZS budou kabely ukončeny v 19“ racku s rezervou cca 15m.

- **PS 1701 P1417, sdělovací zařízení**

Přenosový systém

Pro připojení zařízení v RD PZS bude v rámci tohoto PS provedena výstavba přenosového systému technologické datové sítě. V RD PZS bude osazen L2 switch (12 portů) s SFP moduly, na který bude připojena technologie PZTS, DDTS ŽDC a případně další. Umístění L2 switchu v RD PZS bude v 19“ racku. 19“ rack je součástí tohoto PS a kromě L2 switchu bude vybavena vyvazovacím modulem (organizér), rozjišťovacím panelem se zásuvkami a jističi a zdrojem stejnosměrného napájení zálohovaným akumulátorem.

Nový datový switch v RD bude napojen na nejbližší aktivní prvek TDS v ŽST Vodňany.

PZTS

V rámci tohoto PS je navrženo chránit RD PZS poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS, dříve nazývaným EZS). Zajištění RD objektů bude provedeno jako dvoustupňové (plášťová a prostorová ochrana).

Pro plášťovou ochranu budou zajištěny vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Pro detekci vzniku požáru budou v jednotlivých vytipovaných lokalitách na ústředny PZTS připojeny opticko-kouřové požární hlásiče. Ústředna PZTS bude umístěna v místnosti pro sdělovací zařízení v RD PZS. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz.

Pro ovládání ústředen budou ústředny doplněny o řídicí moduly pro připojení bezkontaktních čteček s možností identifikace přes služební průkazy Správy železnic.

Systém PZTS bude doplněn o moduly pro dálkovou diagnostiku a parametrizaci ústředen (plná parametrizace PZTS ústředen). Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE.

DDTS ŽDC

Součástí tohoto PS je výstavba systému DDTS ŽDC pro připojení vybudovaných technologií dle technické specifikace TS 2/2008-ZSE v platném znění. Bude využit stávající integrační koncentrátor DDTS ŽDC (InK) v ŽST Vodňany. Na InK bude provedena integrace TLS realizovaných v RD PZS (klimatizace, PZTS, aktivní prvky včetně napájecí prvků a další).

Data z InK instalovaných touto stavbou budou integrována na integrační server InS v CDP Praha a InS České Budějovice a budou doplněna klientská pracoviště DDTS ŽDC.

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

- **SO 2101 P1417, železniční svršek**
- **SO 2002 P1417, železniční spodek**

Cílem tohoto SO je výměna nového železničního svršku v délce 58,5 m a výhledové zvýšení rychlosti (na maximální možnou) v oblouku před dopravnou Vodňany. Součástí je také zřízení ZKPP pod žel. přejezdem spolu s odvodněním pomocí trativodu s vyústěním do vsakovacího objektu. Předmětem zadání je dále zpevnění stávajícího levostranného příkopu, který vede od km 4,250 – 4,340.

Návrh GPK je ovlivněn požadavkem na zvýšení rychlosti v oblouku před dopravnou Vodňany a geometrickým napojením na projekt PPK. Začátek a konec řešeného úseku je od km 3,923 – 4,267.

Před železničním přejezdem je navržen levostranný oblouk o poloměru $R=302$ m pro rychlost

70 km/h (výhledově $I130=75$ km/h). V oblouku je navrženo převýšení 94 mm a přechodnice délky 47 m. Na začátku a konci úseku je kolej směrově i výškově napojena na projekt PPK (“Vyhotovení projektu PPK na trati TÚ 0461 v úseku Číčenice – Volary – Nové Údolí”).

Nový železniční svršek je navržen v délce 58,5 m od konce přechodnice oblouku $R=302$ m až do km 4,250 (konec ZKPP). Zbývající část koleje bude pouze směrově a výškově upravena. Návrh výškového řešení obecně kopíruje stávající stav a ctí napojení na projekt PPK. Maximální sklon nivelety kolejí je 9,505 ‰.

Staničení traťového úseku je převzato a napojeno na projekt PPK “Vyhotovení projektu PPK na trati TÚ 0461 v úseku Číčenice – Volary – Nové Údolí”.

V oblasti železničního přejezdu je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží, a to v rozsahu 10 m před konstrukcí přejezdu až do km 4,250 za nový žel. přechod (celková délka 31,5 m). ZKPP je navržena ze štěrkodrti tl.250 mm + cementová stabilizace dovezená z centra v tl.500 mm. Před ZKPP je v rozsahu od km 4,192 - 4,219 navržena sanace ze štěrkodrti tl.250 mm.

Sanace ze štěrkodrti a ZKPP je odvodněna levostranným trativodem DN150 s vyústěním do vsakovacího objektu SO 2501. Trativod je navržen včetně betonových opěrek ze suché betonové směsi C12/15 a je v celé délce podbetonován (tl. podbetonování je 50 mm). Pod levostranným trativodem je navrženo svodné potrubí DN200, které odvádí vodu ze zpevněného příkopu v km 4,250 – 4,340. Svodné potrubí je v celé délce podbetonované (tl. podbetonování je 100 mm). Příkop je nově zpevněn tvárnicí TZZ3. Sklon příkopu a poloha byla ponechána stávající, pouze na začátku příkopu byl sklon upraven na minimální hodnotu 2,5‰. Příkop je nově napojen do horské vpusti před novým žel. přechodem v km 4,248. Z horské vpusti vede svodné potrubí do trativodní plastové šachty Š2 a dále pokračuje do betonové šachty Š1 s vyústěním do vsakovacího objektu.

Zemní plán a plán tělesa železničního spodku je navržená skloněná ve sklonu 5 % směrem k odvodňovacím zařízením.

D.2.1.3 Železniční přejezdy

- **SO 2301, přejezdová konstrukce**

Přejezdová konstrukce

Konstrukce přejezdu bude provedena jako celopryžová rozebíratelná (vnitřní/vnější panely). Vnější panely budou uloženy na závěrnou zídku. Na přejezdu budou použity panely umožňující velké zatížení silničním provozem. Železniční přechod pro chodce bude proveden z odlehčené konstrukce pro přechody.

Hlavní přejezdová konstrukce bude mít délku 13,80m. Z toho 8,40m připadá na přejezd pro vozidla a 5,40m pro přechod pro chodce. V km 4,248 388 je navržen samostatný přechod pro chodce v délce 2,70m.

Pozemní komunikace

Komunikace vedoucí přes přejezd bude zúžena na 6,5m. Stávající chodník vedoucí podél komunikace přes přejezd bude odsazen na samostatnou přejezdovou konstrukci pro pěší. Z přechodu pro pěší budou osoby vedeni na nový přechod pro chodce v ul. Nádražní. V této ulici budou provedeny úpravy související s umístěním nového přechodu, zejména úprava dlažby a silničních obrub.

Dále bude proveden nový chodník vedoucí od stávajícího přechodu pro chodce v ul. Kodádkova směrem k přejezdu a následně v trase stávajícího chodníku do ul. Sovova/Fučíkova. Tento chodník bude rovněž od komunikace odsazen.

Nové chodníky budou provedeny ze zámkové dlažby a lemovány sadovým obrubníkem. Stávající oplocení vedené podél ul. Kodádkova bude zrušeno bez náhrady. V ulici Kodádkova bude prodloužen chodník v délce 20m. Chodník bude ohraničen silničním a sadovým obrubníkem.

V bezprostřední blízkosti přejezdu a v místě nových silničních obrub dojde k obnově kompletní vozovky vč. podkladních vrstev. V ostatním případě dojde k frézování obrusné vrstvy a položení nové obrusné vrstvy přes celou uvažovanou křižovátku. Tím dojde k opravě celé plochy, která je v současné době nejednotná po provedených rekonstrukcích.

Odvodnění komunikace a chodníků bude provedeno stávajícím systémem odvodnění do jednotné kanalizace nebo na přilehlý terén.

- **SO 2401 P1417, Propustek v ev. km 4,203**

Stávající železniční, kamenný propustek s rovnými čely nesplňuje požadavky na minimální výšku kolejového lože. Zároveň není zajištěn odvod vody z propustku, neboť navazující příkop je ukončen cca 2 m za výtokem z propustku. Dle hydrotechnických dat nepřitéká k propustku žádné výraznější množství vody. Z tohoto důvodu je propustek navržen ke zrušení.

Na základě požadavků města Vodňany bude navržena dešťová kanalizace vč. vsakovacího objektu (SO 2501). Zásypy po demolicí nebudou prováděny v rámci tohoto stavebního objektu, ale v rámci SO 2501.

D.2.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

- **SO 2501 Dešťová kanalizace včetně vsakovacího objektu**

Ve stávajícím stavu je na místě budoucí dešťové kanalizace umístěn kamenný propustek, který bude v rámci SO 2401 demolován.

Po demolici stávajícího propustku je nově navržena dešťová kanalizace. Kanalizační voda bude odvedena z příkopu vedoucího podél komunikace v ulici Kodádkova (napravo od koleje v km 4,203) do stávající kanalizační sítě. Přebytková voda bude odvedena do nově vybudovaného vsakovacího objektu.

Navrhovaná kanalizace začíná na pravé straně od koleje (pohled ve směru staničení) vtokovou prefabrikovanou šachtou. Na šachtu navazuje plastová trubka DN 250 převádějící vodu pod kolejí (pod kolejí bude trubka uložena v ocelové chráničce délky 8 m) do nové mezilehlé prefabrikované šachty. Z mezilehlé šachty je voda dále směřována do nově budovaného vsakovacího objektu plastovou trubkou DN 200 a zároveň druhou větví DN 250 do stávající kanalizační šachty hl. 1,7 m.

V místě dešťové kanalizace dochází ke křížení s obecním vodovodem, jehož přesnou hloubku je nutno ověřit při výstavbě. V případě kolize bude část vodovodu přeložena v rámci tohoto stavebního objektu.

Vsakovací objekt je navržen ze 75 vsakovacích bloků, které budou položeny v jedné vrstvě. Půdorysné rozměry vsakovacího objektu jsou 12 x 4 m.

Pod kolejí bude vedle dešťové kanalizace uložena zaslepená chránička DN 100 mm délky 8 m pro případné budoucí vedení kabeláže.

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

- **SO 2601 P1417, přípojka nn**

Stávající PZZ je napojen kabelem CYKY 5x16-J z kabelové skříně na objektu výpravní budovy, jištění celé dopravního pak jističem 50A/B před elektroměrem distributora. U stávajícího technologického objektu pro PZZ je pilířový rozváděč s podružným elektroměrem pro PZZ v km 4,233 (v blízkosti) a pro PZZ v km 4,784 (P1419) ve směru na Volary.

Nové zařízení PZS v km 4,233 bude umístěno do nového přejezdového domku, tento bude napojen spojkou na stávající kabel 5x16 a novým kabelem do místa nového rozvodného pilíře s podružným elektroměrem poblíž domku. Nový rozváděč s podružným měřením a vývody pro oba přejezdy bude již opatřen přívodkou pro připojení mobilní dieselagregátu. Kabel pro neřešený, druhý přejezd zde taktéž napojený, bude zatažen do nového rozvodného pilíře a nový přejezdový domek v blízkosti bude napojen kabelem novým.

Nově zřizovaný přechod přes koleje bude osvětlen novým svítidlem na stávajícím drážním stožáru JŽ. Navazující přechod pro pěší přes komunikaci Nádražní bude oboustranně osvětlen z nově instalovaných silničních stožárů VO; tyto budou napojeny z nejbližšího osvětlovacího bodu na rohu ul. Nádražní a Budějovická.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Během stavby budou dodržovány obecné požadavky zákona o požární ochraně č. 133/1985 Sb. a vyhlášky o požární prevenci č. 246/2001 Sb. vše v platném znění.

Stavba a jednotlivé PS a SO svým rozsahem nevyžadují podrobnější zhodnocení z hlediska požární bezpečnosti staveb.

Zajištění požární bezpečnosti staveniště a zpracování samostatného požárně bezpečnostního řešení na dílčí pozemní objekty v rámci staveniště a ve smyslu § 28 vyhl. 23/2008 Sb. v platném znění, je povinen zpracovat daný dodavatel stavby.

Reléový domek využitý u přejezdového zařízení bude řešen formou dodávky schváleného výrobku plnící funkci stavby a splňující jednotlivé podmínky požární odolnosti.

Vzhledem k tomu, že technologický objekt bude dodáván v rámci této stavby a při splnění všech podmínek na něj kladených, tak není nutné řešit požárně bezpečnostní prostor.

Reléové domky (dále jen RD) jsou technologické objekty související s provozem železničních přejezdů a jsou umístěny v jejich těsné blízkosti, v izolované poloze od okolní zástavby. Tyto objekty jsou dodávány jako ucelený výrobek, za dodržení podmínek Správy železnic, státní organizace, které předepisují u obvodových konstrukcí (stěny, střechy, podlahy) a dveřních výplní požární odolnost alespoň 30 minut (stěny REI 30 DP1, dveře EI 30 DP1).

Při uplatnění těchto podmínek se v reléových domcích nevyskytují požárně otevřené plochy, od kterých by bylo potřeba stanovovat odstupové vzdálenosti, viz ČSN 73 0802 a požárně nebezpečné prostory nezasahují na cizí objekty, pozemky či sklady. Jelikož jsou domky umístěny mimo zastavěnou oblast, nejsou RD ohroženy ani požárně nebezpečnými prostory od cizí zástavby.

RD byly posouzeny dle vyhl. 246/2001 Sb. §41, odst. 2h) a z hlediska odstupových vzdáleností vyhovují ČSN 73 0802.,

Přístupové komunikace

V okolí stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky ke stávajícím stavebním objektům. V rámci výstavby nových objektů bude provedeno vybudování (případně oprava stávajících) komunikací umožňujících příjezd požární techniky k těmto objektům. Pokud je přístupová komunikace řešena jako jednopruhová a její délka je větší než 50 m, je potřeba ve smyslu vyhlášky 23/2008 Sb. v platném znění, příloha 3 zřízovat obratiště pro otáčení zásahových vozidel. Nově budované (upravované) komunikace svým provedením musí splňovat požadavky uvedené ve směrnici „Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely“ (zpracovatel: Stavebně technický ústav a.s., 1994). Vjezdy do oplocených areálů musí mít minimální šířku 3500 mm a podjezdnou výšku 4100 mm v souladu s požadavky ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804.

Během provádění úprav komunikací v jednotlivých částech stavby je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup požárních jednotek a záchranné služby alespoň do normou povolené vzdálenosti (20 m, případně 10 m od vstupu do budovy, viz ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804). Všechna omezení provozu na stávajících komunikacích během stavby budou v dostatečném předstihu projednány se zástupci „Integrovaného záchranného sboru“ (HZS, Záchranná služba).

V rámci přeložek komunikací v jednotlivých lokalitách a s tím spojených přeložek inženýrských sítí je nutno podrobně vyhodnotit dopady těchto úprav na zabezpečení stávající zástavby a navrhnout potřebná opatření tak, aby nedošlo u stávajících objektů ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti (zajištění příjezdu, nástupní plochy, zajištění požární vody pro hasební zásah – dodržení normových požadavků a požadavků vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů (vyhláška 268/2011 Sb.).

V rámci stavby nejsou rušeny stávající zdroje požární vody, tj. podzemní a nadzemní hydranty, či požární nádrže. Stavbou se nemění podmínky požární bezpečnosti stavby, a tedy nevyžadují dalších opatření.

Hasební zásah bude provádět Hasičský záchranný sbor Správa železnic, státní organizace, případně příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru kraje, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu.

Při realizaci stavby musí být dodrženy veškeré technologické postupy předepsané výrobcem, příslušné normy a vyhlášky související se stavbou, bezpečnost práce a vyjádření orgánů státní správy v rámci stavebního řízení. Každý aplikovaný výrobek musí mít základní deklarované vlastnosti, a to podle

protokolu, který je přílohou ke každému certifikátu vztahujícímu se na konkrétní materiál a konkrétní výrobu. Každý materiál bude již od výrobce vybaven technickou dokumentací, která bude jasně určovat nejen technické parametry, ale též technologii zpracování. Materiály technologie uvedené v projektové dokumentaci jsou uvedeny pro určení technického standardu stavby.

Pro zajištění požární bezpečnosti a eliminaci rizika požáru při demoličních a rekonstrukčních pracích za použití řezání plamenem, rozbrušovacími nástroji apod. a při svařecích pracích je nutno, aby byla navržena dodavatelem prací příslušná opatření (požární dozor při práci a následná dohlídka na pracovišti po skončení prací v souladu s požadavky vyhlášky 87/2000 Sb., vybavení pracoviště prostředky požární ochrany - PHP, pokrývka v nehořlavé úpravě) a vhodný technologický postup s ohledem na druh prostředí a hořlavost konstrukcí a materiálů v dané lokalitě.

Při provádění řezání - dělení materiálu, při jeho svařování či při pracích s využitím otevřeného ohně musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Požadavky na provedení a předání stavby do užívání

Vstupy kabelů do objektů ze šachty, jakož i při prostupu požárně dělící konstrukcí, budou utěsněny požárně odolnou hmotou s odolností EI 60 (lze zpřesnit podle požární odolnosti konstrukce, kterou kabely prostupují), třída reakce na oheň nejméně taková, jakou má konstrukce, kterou kabely prostupují.

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny 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.

Dále 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.

Tyto požadavky na zajištění potřebné míry požární bezpečnosti se promítnou také do ostatních částí projektové dokumentace a příslušných provozních souborů.

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti Bylo výše uvedeným zejména doloženo:

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost REI 30 minut
 - stěna: požární odolnost REI 30 minut
 - strop: požární odolnost REI 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň - A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém
4. 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)

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

b) ochrana před bludnými proudy

Stavbou jsou navrhovány prefabrikované propustky, u kterých se sekundární opatření proti bludným proudům neprovádí. Použité prefabrikáty a provedení konstrukcí ukončení propustků musí být provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření musí být respektována výrobcem prefabrikátů a zohledněna při zpracování technických podmínek dodacích. U všech konstrukčních celků stavby je nutné dodržet minimální krytí výztuže.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Stavbou nejsou navržena žádná ochrana před technickou seizmicitou předmětné stavby ani objektů v okolí stavby.

d) ochrana před hlukem

Na základě zpracované hlukové studie (viz. samostatná příloha „B.6 Popis vlivů na životní prostředí a jeho ochrana“ této technické zprávy) nejsou v oblasti stavby navrhována žádná protihluková opatření.

e) protipovodňová opatření

Na návodní straně tělesa železničního spodku bude v místě nově zřizovaných přísypávek těleso náspu doplněno o ochranu svahů tělesa železničního spodku proti účinkům tekoucí vody podle vzorového listu Ž6. Stávající stavbou nedotčený svah náspu bude ponechán bez ochrany.

f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

V oblasti stavby se nenachází žádná poddolovaná území je oblasti s výskytem metanu. Stavbou tedy nejsou navrhována žádná opatření vůči těmto vlivům.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavbou se nijak nemění stávající napojovací místa technické infrastruktury.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavbou se nijak nemění připojovací rozměry, výkonové kapacity ani délky.

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

Předmětem stavby je výstavba nového přejezdového zařízení v dané lokalitě. Na obou koncích úprav dochází k napojení na stávající železniční trať. Napojení na stávající silniční infrastrukturu zůstává zachováno beze změn.

Veškeré veřejně přístupné prostory rekonstruované železniční infrastruktury budou bezbariérově dostupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Jedná se zejména o nástupiště a přístupy k němu.

V rámci stavby nejsou navrhována žádná nová parkovací stání. Předmětem stavby není ani zřizování nových stezek pro pěší a cyklisty.

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

Traťový úsek Číčenice – Vodňany leží na trati Číčenice – Volary č 226 00 (dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální). Trať je součástí regionální dráhy. Trať je v celé délce jednokolejná s provozem v nezávislé trakci. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D4.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 197 (Číčenice – Nové Údolí a zpět), v nákrebných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 708A (Číčenice – Volary).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

- u vlaků regionální osobní dopravy na 40 m
- u vlaků nákladní dopravy na 85 m (největší povolená délka nákladního vlaku 420 m)

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení:
 - C2 (20,0 t na nápravu a 6,4 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 50 km.h⁻¹
- skupina přechodnosti
- průjezdný průřez GC

Trať je pokryta signálem GSM-R v obvodu ŽST Číčenice a rádiovým spojením SRD (TRS) na kanálové skupině 78 v úseku Spálenec z. – Volary.

Řešený traťový úsek se nachází v Jihočeském kraji, spadá do obvodu SSZ, OŘ Plzeň, PO České Budějovice.

Traťová rychlost a zábrzdná vzdálenost ve stávajícím stavu

Nejvyšší traťová rychlost činí 50 km.h⁻¹ se zábrzdou vzdáleností 400 m.

Traťová rychlost v úseku Číčenice – Vodňany				
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]
Směr	Sudý		Lichý	
163,733 = 0,000	ŽST Číčenice			
	100	---		---
0,491	50	---		---
4,225	40	---	50	---
55,232	ŽST Veselí nad Lužnicí			
		---	40	---

Rychlosti v₁₃₀, v₁₅₀ a v_{nk} nejsou zavedeny.

Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

Jízdy vlaků se zabezpečují podle předpisu SŽDC D4.

Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Číčenice – Vodňany			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
ŽST Číčenice			
P1412	0,721	Účelová komunikace	kříže
P1413	1,206	Účelová komunikace	kříže
P1414	1,552	III/14116	kříže
P1415	2,932	Účelová komunikace	kříže
P1417	4,233	III/12243	PZS 3SBL
ŽST Vodňany			

Na traťovém úseku se nachází celkem 13 přejezdů, podbarvený spadá do obvodu stavby a nachází se v záhlaví dopravní Vodňany.

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Číčenice – Vodňany				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Číčenice – Vodňany	4	IV-V	6	IV
Vodňany – Bavorov	6	VI-VII	20	V

Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů v úseku Číčenice – Vodňany												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Číčenice – Vodňany	1	0,441	0,079	1,05	1,02	1,15	1,00	1,00	0,463	0,093	0,556	6

Rozsah dopravy a dopravní technologie ve stávajícím stavu

Stávající rozsah dopravy

Rozsah dopravy pochází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2020 / 2021, platný od 15. prosince 2020.

Počty nákladních vlaků projíždějících úsekem v jednotlivých dnech							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Os	16 / 16	16 / 16	16 / 16	16 / 16	16 / 16	15 / 15	15 / 15
Osobní celkem	16 / 16	16 / 16	16 / 16	16 / 16	16 / 16	15 / 15	15 / 15
Mn	1 / 0	0 / 1	1 / 0	1 / 1	0 / 1	0 / 0	0 / 0
Nákladní celkem	1 / 0	0 / 1	1 / 0	1 / 1	0 / 1	0 / 0	0 / 0
Doprava celkem	17 / 16	16 / 17	17 / 16	17 / 17	16 / 17	15 / 15	15 / 15

Vlaky v tabulce jsou uvedeny v pořadí sudý / lichý směr.

Osobní doprava

Objednatelem vlaků regionální dopravy je Jihočeský kraj zastoupený společností JIKORD. Všechny vlaky Os jsou integrovány v rámci IDS JK.

Linky osobních vlaků

Linka **Os Číčenice – Nové Údolí** je provozována v taktu 60 / 120 min.

Vlaky linky jsou nejčastěji tvořeny motorovou jednotkou řady 845.7.

Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy zahrnuje pravidelné vlaky GVD a zohledňuje kalendář jejich provozu. Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce / možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny.

Trať je pravidelně obsluhována 1 párem Mn vlaků, které jedou v noci 1 / 2, 2 / 4 a 4 / 5 s délkovým a hmotnostním normativem 743 + 1500 t, 156 m.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Základní tvarové řešení drážního tělesa je definováno interními předpisy dráhy, jako jsou např. Vzorové listy železničního spodku. V zásadě se jedná pouze o úpravy související s navázáním drážního tělesa na stávající terén.

b) použité vegetační prvky

V rámci realizace stavby se předpokládá ochránit všechny nově realizované plochy tak, aby nedocházelo k půdní erozi a ohrožení provozního stavu. Jedná se zvláště o aplikaci hydroosevu, či technických textilií s travním semenem.

c) biotechnická, protierozní opatření

Z terénního průzkumu a pedologických sond provedených na zemědělské půdě zájmového území vyplývá, že řešené území je charakteristické zastoupením kambizemí modálních, fluvizemí oglejených a fluvizemí modálních. Kambizemě jsou půdy, které se mohou vyvíjet jak na magmatických, metamorfických a zpevněných sedimentárních horninách, tak i na nezpevněných lehčích až středně těžkých sedimentech. Humus v ornicích se pohybuje od nízkých až do vysokých hodnot. Stejně tak kvalita humusu je značně široká. Fluvizemě jsou půdy charakteristické pouze fluvickými znaky (vrstevnatost, nepravidelné rozložení organických látek). Vytváří se v nivách řek a potoků z povodňových sedimentů. Obsah humusu v ornicích je středně vysoký až vysoký s poměrně dobrou kvalitou.

Na dotčených pozemcích z důvodu místních podmínek a historických souvislostí nepřichází v úvahu ovlivnění stávajících, nebo navrhování jakýchkoli protierozních opatření. V rámci předmětné stavby nejsou samostatně řešena žádná protierozní opatření. Stavba nezasahuje do žádných stávajících protierozních opatření.

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

Součástí samostatné přílohy „B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ této zprávy.

B.7 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby se nezřizuje ani neruší žádné objekty ochrany obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby

V rámci stavby dojde k několika výlukám/uzavírkám, a to jak z pohledu železničního provozu, tak i silničního provozu v následujícím rozsahu.

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 zajistí, že po dobu výstavby nebylo zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

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

Práce, prováděné při nepřerušení železničního provozu, musí být prováděny za dozoru pověřeného oprávněného zaměstnance SŽ. 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.

OŘ Plzeň požaduje s dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady Pro změnu ZDD a TTP.

Železniční doprava

V rámci železniční dopravy bude docházet k výměně železničního svršku a spodku včetně přejezdové konstrukce. Tyto úpravy si vyžádají nickolejný provoz , který je definován na dobu 5 dnů. Po tuto dobu bude zavedena náhradní autobusová doprava u všech vlaků v plném rozsahu.

V rámci této výluky bude realizována i úprava technologického zařízení, a to v podobě instalace počítačů náprav, kabelových tras a zřízení reléového domku v místě přejezdu.

Vzhledem k délce kabelových tras přes 6,5km dojde k nutnosti informování strojvedoucích o pracích na provozované železniční dopravní cestě. Předpokládá se, že doba realizace kabelových tras bude v délce 44dní a to včetně jejich finální úpravy. Z této doby je však možné odečíst 5dnů, kdy bude nickolejný provoz.

Silniční doprava

Vzhledem ke změně přejezdové konstrukce bude nutné po dobu 5dnů realizovat kompletní uzavírku v místě přejezdu P1417. Silniční doprava bude vedena náhradní objízdou trasou, přes silniční obchvat silnice I/20. Na ni bude automobilová doprava svedena přes ulice Radomilická, Číčenická a Dr.Hajného.

Místní doprava bude využívat náhradní objízdné trasy přes sousední přejezd P1419. V místě přejezdu bude zřízena dopravní značka - Zákazová - Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech), B1.

Na vjezdech na tuto silnici bude zřízena dopravní značka - Informativní - Slepá pozemní komunikace, IP10a s definicí objízdné cesty.



a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

V rámci stavby dojde ke zřízení mobilní elektrocentrály po dobu zajištění přípojky NN, která je realizována touto stavbou. Zbýlé spotřeby jednotlivých médií budou zajištěny návozem na stavbu v době přípravných prací.

b) odvodnění staveniště,

Vzhledem k charakteru stavby a jejího minimálního rozsahu se nepředpokládá problematika s odvodněním staveniště, které má zajištěno odvodnění v rámci železničního spodku již ve stávajícím stavu.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Stavba je plnohodnotně napojena jak na silniční, tak železniční infrastrukturu. Zhotovitel naveze veškeré objemné prvky formou železniční dopravy před zahájením stavby a zajistí jejich uložení v místě stavby.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Stavba se bude odehrávat na drážních pozemcích a pozemcích určené k provozování drážní dopravy.

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,

Vzhledem k tomu, že se jedná o železniční trať, předpokladem je, že v rámci pravidelné údržby správcem železnice je zajištěna její provozuschopnost a to formou zajištění rozhledových poměrů na přejezdech a pro strojvedoucího na širé trati.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Nepředpokládá se

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Je řešeno formou náhradní trasy v době uzavření železničního přejezdu

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,

Definováno v samostatné části B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, která je přílohou této zprávy.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

Definováno jednotlivými PS a SO stavby

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Definováno v samostatné části B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, která je přílohou této zprávy.

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

Definováno v samostatné části uvedené v dokladové části.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Neprovádí se

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

V rámci dopravně inženýrských opatření je nutné postupovat dle požadavků správců komunikací a v součinnosti s Policií ČR.

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

Definováno v samostatné části BOZP stavby

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,

Definováno v kapitole B.2.1.i

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

Přes přejezd P1417 nebude možné po dobu 5dnů provozovat silniční dopravu. Vzhledem ke změně přejezdové konstrukce bude nutné po dobu 5dnů realizovat kompletní uzavírku v místě přejezdu P1417. Silniční doprava bude vedena náhradní objízdnou trasou, přes silniční obchvat silnice I/20. Na ni bude automobilová doprava svedena přes ulice Radomilická, Číčenická a Dr.Hajného.

Místní doprava bude využívat náhradní objízdné trasy přes sousední přejezd P1419. V místě přejezdu bude zřízena dopravní značka - Zákazová - Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech), B1.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Definováno v celkové situaci stavby v části C Situační výkresy

B.8.2 Výkresy

Nedokládají se

B.8.3 Harmonogram výstavby

Stavba je rozdělena dle jednotlivých postupů uvedených v bodě B.8.4. Vzhledem k tomu je nadefinován následující harmonogram staveb definovaný dle týdnu v roce 2022.

Stavba přejezdu	Měsíc roku 2022																																															
	3					4				5				6					7				8					11																				
	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	44	45	46	47	48																
P1417	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	4																		

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Stavba se provádí ve čtyřech základních postupech a těmi jsou:

- Přípravné práce** - jedná se o zřízení jednotlivých deponií materiálů (kabelizace, žlaby, přejezdové konstrukce v místě zařízení staveniště). V rámci přípravných prací budou prováděny jednotlivé kabelové trasy, a to zřízení výkopů v podobě sond a dalších částí.
- Výluky** – jedná se o části stavby, které je nutné realizovat v podobě výluky železniční a silniční dopravy. Tedy z pohledu stavby období o délce cca 18 dnů (v ročním plánu výluk uvedeno 7. 6. 2022 až 24. 6. 2022).. Po tuto dobu dojde k demontáži přejezdových konstrukcí a osazení reléových domků a dalších částí, které mohou výrazně omezovat, či ohrožovat bezpečnost silničního a železničního provozu.
- Aktivace** – jedná se o závěrečnou část stavby, kdy dochází k aktivaci nového zabezpečovacího zařízení, případně jedná se o dobu, pro kterou je toto zařízení připravováno k aktivaci.
- Předání stavby** – jedná se již o dokončování jednotlivých činností, a to je plná kolaudace stavby a odstranění vad a nedodělků, a to včetně zajištění dokumentace skutečného provedení stavby. Zde je však nutné si uvědomit, že skutečné provedení je nutné předat jako celek v traťovém úseku včetně souvisejících staveb!

B.8.5 Bilance zemních hmot

Jsou uvedeny v příloze B.6., případně v rámci SO a PS s definicí jejich vzniku. Z pohledu charakteru stavby se jedná o zanedbatelné množství.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Odvodnění železničního spodku je řešeno pomocí příkopů, trativodů nebo příkopovými žlaby. Standardně jsou k odvodnění kolejiště navrženy otevřené příkopy, které jsou vyprofilovány a výškově upraveny tak, aby odpovídaly nově navržené niveletě dle podélného profilu a zajišťovaly odvodnění navržených sanačních vrstev, zářezových a násypových svahů. V místě železničního přejezdu je odvodnění vrstev pražcového podloží zajištěno pomocí stávajícího trativodu. V místech, kde stísněné poměry nedovolily použít standardní odvodnění pomocí otevřených příkopů, je navrženo použití prefabrikovaných příkopových žlabů (UCH). Dešťové vody z uvedeného systému odvodnění je navrženo vyústit v místě propustků a dále do přilehlé vodoteče.