

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

**„Výstavba PZS na přejezdu P939 v km 54,959 trati Horažďovice př. - Klatovy“**

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr Termín odevzdání 08/2021

**Obsah**

[B.1 Popis území stavby 4](#_Toc81163660)

[a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území 4](#_Toc81163661)

[b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování 5](#_Toc81163662)

[c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území 5](#_Toc81163663)

[d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů 5](#_Toc81163664)

[e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod 5](#_Toc81163665)

[f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod. 5](#_Toc81163666)

[g) ochrana území podle jiných právních předpisů 6](#_Toc81163667)

[h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod. 6](#_Toc81163668)

[i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území 6](#_Toc81163669)

[j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin 6](#_Toc81163670)

[k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa 6](#_Toc81163671)

[l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě 6](#_Toc81163672)

[m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice 7](#_Toc81163673)

[n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí 7](#_Toc81163674)

[o) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo 7](#_Toc81163675)

[B.2 Celkový popis stavby 7](#_Toc81163676)

[B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání 7](#_Toc81163677)

[a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich 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. 7](#_Toc81163678)

[b) účel užívání stavby 8](#_Toc81163679)

[c) trvalá nebo dočasná stavba 8](#_Toc81163680)

[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](#_Toc81163681)

[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](#_Toc81163682)

[f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů 9](#_Toc81163683)

[g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů 9](#_Toc81163684)

[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](#_Toc81163685)

[i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy 11](#_Toc81163686)

[j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby 11](#_Toc81163687)

[k) orientační náklady stavby 11](#_Toc81163688)

[B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení 12](#_Toc81163689)

[a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení 12](#_Toc81163690)

[b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešen 12](#_Toc81163691)

[B.2.3 Celkové technické řešení 12](#_Toc81163692)

[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](#_Toc81163693)

[b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima 13](#_Toc81163694)

[c) celková spotřeba vody 13](#_Toc81163695)

[d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem 13](#_Toc81163696)

[e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě 13](#_Toc81163697)

[B.2.4 Bezbariérové užívání stavby 13](#_Toc81163698)

[B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby 14](#_Toc81163699)

[a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení 14](#_Toc81163700)

[b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů 14](#_Toc81163701)

[B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení 14](#_Toc81163702)

[B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů 16](#_Toc81163703)

[B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby 16](#_Toc81163704)

[B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana 18](#_Toc81163705)

[B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí 18](#_Toc81163706)

[B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí 18](#_Toc81163707)

[a) ochrana před pronikáním radonu z podloží 18](#_Toc81163708)

[b) ochrana před bludnými proudy 18](#_Toc81163709)

[c) ochrana před technickou seizmicitou 19](#_Toc81163710)

[d) ochrana před hlukem 19](#_Toc81163711)

[e) protipovodňová opatření 19](#_Toc81163712)

[f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod. 19](#_Toc81163713)

[B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu 19](#_Toc81163714)

[a) napojovací místa technické infrastruktury 19](#_Toc81163715)

[b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky 19](#_Toc81163716)

[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 19](#_Toc81163717)

[B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie 19](#_Toc81163718)

[a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby 19](#_Toc81163719)

[b) zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních 22](#_Toc81163720)

[B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav 23](#_Toc81163721)

[a) terénní úpravy 23](#_Toc81163722)

[b) použité vegetační prvky 23](#_Toc81163723)

[c) biotechnická, protierozní opatření 23](#_Toc81163724)

[B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana 23](#_Toc81163725)

[B.7 Ochrana obyvatelstva 23](#_Toc81163726)

[B.8 Zásady organizace výstavby 23](#_Toc81163727)

[a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění, 24](#_Toc81163728)

[b) odvodnění staveniště, 24](#_Toc81163729)

[c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, 24](#_Toc81163730)

[d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky, 24](#_Toc81163731)

[e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, 24](#_Toc81163732)

[f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, 24](#_Toc81163733)

[g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy, 24](#_Toc81163734)

[h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, 25](#_Toc81163735)

[i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, 25](#_Toc81163736)

[j) ochrana životního prostředí při výstavbě, 25](#_Toc81163737)

[k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi, 25](#_Toc81163738)

[l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb, 25](#_Toc81163739)

[m) zásady pro dopravní inženýrská opatření, 25](#_Toc81163740)

[n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod., 25](#_Toc81163741)

[o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu, 25](#_Toc81163742)

[p) požadavky na výluky veřejné dopravy 25](#_Toc81163743)

[q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu. 25](#_Toc81163744)

[B.8.2 Výkresy 25](#_Toc81163745)

[B.8.3 Harmonogram výstavby 25](#_Toc81163746)

[B.8.4 Schéma stavebních postupů 26](#_Toc81163747)

[B.8.5 Bilance zemních hmot 26](#_Toc81163748)

[B.9 Celkové vodohospodářské řešení 26](#_Toc81163749)

## Popis území stavby

#### 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 54,900 - 55,000 stávajícího traťového úseku Běšiny - Klatovy.

Stavbu je navrženo umístit převážně na stávající drážní pozemky (pozemky pro provozování dráhy), které jsou ve vlastnictví stavebníka.

#### 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** |
| --- | --- | --- |
| Klatovy | Územní plán Klatovy po změně č. 1 | 17.5.2019 |

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

Stavba nevyžaduje povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území.

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

Dokumentací jsou respektována závazná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů.

#### geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Geologicky se oblast stavby nachází na území Českého masivu. Z hornin období variské intruzivy se v oblasti nachází zejména biotitické a amfibol-biotitické monzogranity až granodiority a trondhjemity, jemně až středně zrnité

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): Poberounská subprovincie
* Podsoustava (oblast): Plzeňská pahorkatina
* Celek: Švihovská vrchovina
* Podcelek: Klatovská kotlina
* Okrsek: Bolešinská kotlina

Nachází se v útvaru podzemních vod základních vrstev Krystalinikum v povodí Horní Vltavy a Úhlavy (ID 63101). V tomto území je vymezen hydrogeologický rajón svrchních vrstev 6310 Krystalinikum v povodí Horní Vltavy a Úhlavy.

V oblasti stavby se nenachází žádná chráněná ložisková území.

Zájmové území stavby je umístěno v pásmu hygienické ochrany (PHO) III. stupně povrchového vodního zdroje pro úpravnu vody Plzeň – Homolka. Rozsah tohoto pásma zahrnuje celé povodí vodního toku Úhlavy. Rozhodnutí o stanovení rozsahu PHO v povodí toku Úhlavy č.j. VLHZ/1838/83-233 vydané 27.11.1985 je stále platné.

Území stavby nezasahuje do Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani do ochranného pásma přírodního léčivého zdroje (OPPLZ).

#### 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.

#### 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.

#### 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.

#### 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 nemá vliv na okolní stavby.

Zájmové území stavby se nachází v útvaru povrchových tekoucích vod Drnový potok od pramene po ústí do toku Úhlava (BER\_0350).

Z hydrologického hlediska se nachází v povodí Úhlavy (ČHP 1-10-03), v dílčím povodí Drnový potok (ČHP 1-10-03-0470-0-00).

Zájmové území stavby není v kontaktu se žádným vodním tokem

#### požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nejsou prováděny asanace ani demolice stávajících objektů.

Z hlediska mimolesní zeleně je zapotřebí smýtit plochu 38 m2 šeříku na pozemku p.č. 602/5 v k.ú. Klatovy a 50 m2 šeříku na pozemku p.č. 602/3 v k.ú. Klatovy. Kácení je povoleno rozhodnutím MěÚ Klatovy ze dne 2.6.2021, č.j. ŽP/4795/21/Br. Je nařízena náhradní výsadba – 4 ks vhodné dřeviny na pozemku p.č. 584/2 v k.ú. Klatovy včetně následné pětileté péče.

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

Stavbou nedochází k dočasným záborům zemědělského půdního fondu nad 1 rok ani trvalým záborům zemědělského půdního fondu. Pozemky určené k plnění funkce lesa ani jejich ochranné pásmo nejsou stavbou dotčeny.

#### 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 v místě přejezdu na stávající přípojku distributora elektrické energie společnosti ČEZ.

V místě reléového objektu s technologickým zařízením dojde k zajištění napojení na stávající optické a metalické drážní rozvody, které byly zřízeny předešlými stavbami.

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.

#### věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba je dílčí etapou technologické rekonstrukce železniční infrastruktury v úseku Běšiny-Klatovy, na kterou budou navazovány další opravné práce pro zajištění provozuschopnosti trati. V současném stavu a pro tuto stavbu se nepředpokládá vazba na jiné stavby, kromě koncepčních staveb na síti Správy železnic, státní organizace jako jsou stavby GSM-R, ETCS atd.

Stavbu je však nutné koordinovat se stavbou „Doplnění závor na přejezdech P941 v km 56,559 a P8385 v km 56,202 na trati Horažďovice př. – Klatovy“, která se v současnosti připravuje.

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

Stavba je umisťována na pozemky v katastrálním území:

* Klatovy [665797]

Stavbou jsou dotčeny pozemky dle následující tabulky.

|  |  |
| --- | --- |
| **Katastrální území** | **Dotčené pozemky p. č.** |
| Klatovy [665797] | 3933/1, 3933/2, 3933/3, 3933/4, 3933/5, 3933/6 |

Další úpravy budou probíhat ve vnitřní části jednotlivých technologických budov a reléových domků, kde budou prováděny úpravy zapojení ve stávajících prostorách zabezpečovacího zařízení a dopravních kanceláří.

Konkrétně se typem dotčení pozemků zabývá samostatná část dokumentace „H.5 Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů“.

#### 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.

## Celkový popis stavby

### Základní charakteristika stavby a jejího užívání

#### nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich 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.

| **Horažďove př. - Klatovy** |  |
| --- | --- |
| Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP): | 710A Horažďove př. - Klatovy |
| Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ: | 185 Horažďovice př - Domažlice |
| Začátek trati: | Horažďovice  předměstí (km 289,610) |
| Konec trati: | Klatovy (km 49,181) |
| Typ trati: | jednokolejná |
| Zábrzdná vzdálenost: | 700m |
| Největší povolená délka vlaku | 550m |
| Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy) | 473m |
| Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy) | 90m |
| Normativ délky O (vlaky zastávkové) | 90m |
| Nejvyšší traťová rychlost v úseku | 65km/hod |
| Trakční soustava: | Nezávislá, |
| Kategorie dráhy: | Regionální |
| Začátek stavby: | Km 54,900 |
| Konec stavby: | Km 55,000 |
| Vnitřní část stavby: | VB Klatovy |

#### účel užívání stavby

Stavba jako celek bude sloužit pro zajištění provozování dráhy.

#### trvalá nebo dočasná stavba

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

#### 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] |

#### 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.

#### 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 vytýčení servis. org. ČD -Telematika.
* Bude zpracována realizační dokumentace stavby a ta projednána se zástupci investora příslušných profesí.
* Požaduje ses dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady pro změnu ZDD a TTP.
* O výluky či omezení dopravy je nutné zažádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zapracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7- 2.

#### 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, 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 čety 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 čety 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.

#### 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.

Při výstavbě vznikne nárok na odběr elektrické energie pro staveniště, jejíž odběr je předpokládán přípojkou od distributora elektrické energie ČEZ v místě přejezdu.

V rámci stavby vznikne technologický objekt, který bude využívat nové přípojky NN s předpokládaným soudobým odběrem do 2kW.

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.

#### 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.

#### 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.

#### orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby jsou do 30 mil. Kč.

### Celkové urbanistické a architektonické řešení

#### 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.

#### architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešen

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.

### Celkové technické řešení

#### 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

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 P939, který se nachází na železniční trati 185 Horažďovice př – Domažlice. Jedná se o úrovňové křížení s cyklostezkou č. 38, která je v místě přejezdu kombinací s přístupovou cestou na polnost na konci ulice 5.května, která je v daném místě vedena jako slepá ulice.



V rámci stavby dojde k zabezpečení přejezdu P9396 novým přejezdovým světelným zařízením PZS 3ZBI, které bude doplněno závorovými břevny přehrazující silnici ve více jak 90% své šíře. Na přejezdu bude ponechána stávající přejezdová konstrukce. Předmětem stavby je tedy především vybudování nového přejezdového zařízení, které značně zvýší bezpečnost dopravy v místě křížení silniční/cyklistické a železniční dopravy.

Na celém přejezdu k umístnění 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.

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.

#### 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.

#### celková spotřeba vody

Stavba si neklade žádné nároky na potřeby vody.

#### 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.

#### 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.

### 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.

### Bezpečnost při užívání stavby

#### 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.

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

S ohledem na specifické charakteristiky prefabrikovaných propustků (nosná konstrukce se skládá ze samostatně působících prostorových dílů relativně malých rozměrů s uzavřenou konstrukcí, výztuž prefabrikátů tvoří po obvodě uzavřenou klec, jednotlivé prefabrikáty jsou navzájem odděleny styky s možností jejich elektrické izolace – pryžové těsnění spojů) se sekundární opatření proti bludným proudům u těchto objektů 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.

### 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 – P939, Výstavba PZS**

**Stávající stav**

Železniční přejezd P939 je jednokolejný železniční přejezd, který je zabezpečen pouze dopravními značkami A32a „Výstražný kříž“.

**Navrhovaný stav**

Jednokolejný železniční přejezd P939 bude v novém stavu zabezpečen nový přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI elektronického typu s kontrolou stavu zařízení umístěnou na pracovišti JOP v ŽST Klatovy. Jedná se tedy o zabezpečení přejezdu s pozitivní signalizací, se závorami a s informací, která je předávána dopravnímu zaměstnanci.

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. Zároveň dojde ke zřízení nových snímačů počítačů náprav pro zajištění možnosti automatického ovládání přejezdu jízdou vlaku.

Pro zajištění přenosu indikací do ŽST Klatovy na kontrolní a řídicí systémy dojde k úpravě vnitřní části SZZ v dané ŽST a zároveň dojde k úpravě přenosového zařízení v jednotlivých PZS v trati Běšiny-Klatovy a úpravě v DK Běšiny.

**D.1.2 Sdělovací zařízení**

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

* **PS 1501 P939 Úprava DOK, TK**

V rámci předmětné stavby dojde k připojení RD PZS P939 na optickou a metalickou kabelizaci. V blízkosti RD PZS, bude v trase stávajícího DOK 48 vláken osazena nová kabelová komora a položena HDPE trubka (modrá), vedoucí z této komory do RD PZS. Ze stávajícího DOK 48 vláken a TK 5XN0,8 bude proveden výpich kabelů z kabelové komory do RD PZS. Výpich bude realizován z nové metalické spojky a z nové optické spojky OS2 novými kabely TK 10XN0,8 a POK 24 vláken. Pro realizaci nové optické spojky OS2 bude do nové kabelové komory u RD PZS km 54,950 (P939) třeba přifouknout kabelovou rezervu 7m ze stávající kabelové komory se stávající spojkou OS1 v km 52,835. Zde byla při realizaci stávající optické spolky OS1 ponechána kabelová rezerva na DOK - 25m. Pofukování bude realizováno tak, že u dalších dvou nácestných přejezdů P937 v km 53,146 a P938 v km 54,128 budou osazeny další dvě nové zemní kabelové komory pro uložení kabelových rezerv vzniklých tímto pofukováním. Ve stávající kabelové komoře bude, pro potřeby manipulace s OS1, ponechána kabelová rezerva 4m, zbytek (21m) bude pofouknut směrem k nové kabelové komoře u P939. V nové kabelové komoře u P937 bude ponechána rezerva 7m, stejně tek v kabelové komoře u P938. Pro zřízení nové optické spojky v nové kabelové komoře KK3 pak zbyde rezerva posledních 7m. Všechny komory budou označeny ball markery (oranžový).

Zástupci CTD vyžadují, aby byli přítomni u pofukování, k čemž budou vyzváni min. 1 týden před realizací.

Kabely budou ukončeny v RD PZS v 19“ racku. Na stěně RD PZS bude u optického kabelu ponechána rezerva 50m (POK). V kabelové komoře před RD PZS bude ponechána rezerva 2x 2,5m DOK) a 50m (POK).D.1.2.7 Jiné sdělovací zařízení (strukturovaná kabeláž, hodinová zařízení, ...)

* **PS 1701 P939, 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 switche v RD PZS bude v 19“ racku. 19“ rack je součástí tohoto PS a kromě L2 switche 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 Klatovy.

***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 řídící 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. Integrační koncentrátor DDTS ŽDC (InK) bude vybudován v ŽST Klatovy. 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 Plzeň a budou doplněna klientská pracoviště DDTS ŽDC.

### Základní charakteristika stavebních objektů

**D.2.3 Trakční a energetická zařízení**

**D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO**

* **SO 2601, Přípojka nn pro P939**

Na základě již vyřízené žádosti o připojení z distribuce ČEZ, pro nové PZZ v km 54,959, lze provést připojení nového technologického zařízení zabezpečení přejezdu. Z nově instalované pojistkové skříně v majetku ČEZdi typu SS100 v plastovém pilíři v blízkosti přejezdu na drážním pozemku bude kabelem CYKY 4x10 napojen v blízkosti osazený nový elektroměrový pilíř s nasmlouvaným jištěním 3x20A (smlouva SOBS02\_4121667311) před elektroměrem. Za elektroměrem bude do protlaku zatažen kabel do rozvodnice RD nového přejezdového domku na opačné straně koleje.

### Zásady požárně 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.

Releové 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 umístěné 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 zřizovat 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 výrobci, 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 svářecích 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)“

### Úspora energie a tepelná ochrana

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

### Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

### Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

#### ochrana před pronikáním radonu z podloží

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

#### ochrana před bludnými proudy

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.

#### ochrana před technickou seizmicitou

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

#### ochrana před hlukem

Na základě charakteru stavby nejsou v oblasti stavby navrhována žádná protihluková opatření.

#### protipovodňová opatření

Na základě charakteru stavby nejsou v oblasti stavby navrhována žádná protipovodňová opatření.

#### 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.

## Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

#### napojovací místa technické infrastruktury

Stavbou se nijak nemění stávající napojovací místa technické infrastruktury.

#### připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

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

#### 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.

**Úpravy značení**

V rámci stavby dochází k nutnosti změny dopravního značení v místě železničního přejezdu. Tato změna je vyvolána výstavbou nového přejezdového zařízení s mechanickou výstrahou (závorovými břevny).

## Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

#### traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby

Traťový úsek Běšiny – Klatovy leží na trati Horažďovice předměstí – Klatovy č 222 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 D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 185 (Horažďovice předměstí – Domažlice a zpět), v nákresných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 710A (Horažďovice předměstí – Klatovy).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

* u vlaků dálkové osobní dopravy na 90 m
* u vlaků regionální osobní dopravy na 90 m
* u vlaků nákladní dopravy na 473 m (největší povolená délka nákladního vlaku 550 m)

Základní parametry trati:

* maximální traťová třída zatížení:
  + C3 (20,0 t na nápravu a 7,0 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 650 km.h-1
* skupina přechodnosti 1
* průjezdný průřez GC

Trať je pokryta signálem GSM-R v obvodu ŽST Horažďovice předměstí a rádiovým spojením SRD (TRS) na kanálové skupině 67 v úseku Horažďovice – Luby u Klatov z. a 62 v úseku Klatovy město z. – Klatovy.

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

Traťová rychlost a zábrzdná vzdálenost ve stávajícím stavu

Nejvyšší traťová rychlost činí 65 km.h-1 se zábrzdnou vzdáleností 700 m.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Traťová rychlost v úseku**  **Běšiny – Klatovy** | | | | |
| Rychlostní profil | V100  [km.h-1] | V130  [km.h-1] | V100  [km.h-1] | V130  [km.h-1] |
| **Směr** | **Sudý** | | **Lichý** | |
| **163,733 = 0,000** | ŽST Běšiny | | | |
| 65 | --- | | | --- |
| **57,580** | 60 | --- | 65 | --- |
| **4,665** | ŽST Klatovy | | | |
| | | --- | 60 | --- |

Rychlosti v130, v150 a vnk nejsou zavedeny.

Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

Jízdy vlaků jsou zabezpečeny obousměrným zabezpečovacím zařízením typu AHP-03B bez oddílových návěstidel, jedná se o zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Trať bez systému AVV.

Seznam přejezdů

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Seznam přejezdů v úseku**  **Běšiny – Klatovy** | | | |
| Identifikační číslo přejezdu | Poloha [km] | Křížení | Zabezpečení |
|  | ŽST Běšiny | | |
| **P930** | 45,696 | III/171 | PZM1 |
| **P932** | 47,084 | Místní komunikace | PZS 3SBI |
| **P933** | 49,181 | Místní komunikace | PZS 3SBI |
| **P934** | 50,354 | Účelová komunikace | PZS 3SBL |
| **P935** | 51,647 | Místní komunikace | PZS 3SBI |
| **P936** | 52,328 | Účelová komunikace | PZS 3SBI |
| **P937** | 53,146 | Místní komunikace | PZS 3SBI |
| **P938** | 54,128 | Místní komunikace | PZS 3SBI |
| **P939** | 54,959 | Místní komunikace | kříže |
| **P941** | 56,559 | Místní komunikace | PZS 3SNI |
| **P942** | 57,204 | Místní komunikace | PZS 3SNI |
|  | ŽST Klatovy | | |

Na traťovém úseku se nachází celkem 11 přejezdů, podbarvený spadá do obvodu stavby.

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku**  **Běšiny – Klatovy** | | | | |
| Traťový úsek | Spád | Třída sklonu | Spád | Třída sklonu |
| **Směr** | **sudý** | | **lichý** | |
| Běšiny – Klatovy | 14 | II | 2 | VIII-IX |

Zařazení kolejí do řádů

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zařazení kolejí do řádů v úseku**  **Běšiny – Klatovy** | | | | | | | | | | | | |
| Mezistaniční úsek | Traťová kolej | Tv  [mil. t] | Tm  [mil. t] | Lv | Lm | Km | Sv | Sm | Tfv | Tfm | Tf | Řád koleje |
| Sušice – Klatovy | 1 | 0,269 | 0,071 | 1,05 | 1,02 | 1,15 | 1,05 | 1,05 | 0,297 | 0,087 | 0,384 | 6 |

Rozsah dopravy a dopravní technologie ve stávajícím stavu

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Počty vlaků projíždějících úsekem v jednotlivých dnech** | | | | | | | |
| Druh vlaku | Pondělí | Úterý | Středa | Čtvrtek | Pátek | Sobota | Neděle |
| Os | 11 / 11 | 11 / 11 | 11 / 11 | 11 / 11 | 11 / 11 | 7 / 7 | 6 / 6 |
| **Osobní celkem** | **11 / 11** | **11 / 11** | **11 / 11** | **11 / 11** | **11 / 11** | **7 / 7** | **6 / 6** |
| Mn | 0 / 0 | 0 / 0 | 0 / 0 | 0 / 0 | 0 / 0 | 0 / 0 | 0 / 0 |
| **Nákladní celkem** | **0 / 0** | **0 / 0** | **0 / 0** | **0 / 0** | **0 / 0** | **0 / 0** | **0 / 0** |
| **Doprava celkem** | **11 / 11** | **11 / 11** | **11 / 11** | **11 / 11** | **11 / 11** | **7 / 7** | **6 / 6** |

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

Osobní doprava

Objednatelem vlaků regionální dopravy je Plzeňský kraj zastoupený společností POVED. Všechny vlaky Os jsou integrovány v rámci IDPK.

*Linky osobních vlaků*

Linka **Os Horažďovice předměstí - Klatovy** je provozována v taktu 60 / 120 min.

Vlaky linky jsou nejčastěji tvořeny motorovou jednotkou řady 814.

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.

Nákladní doprava není v úseku pravidelně zastoupena.

#### zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních

V řešeném úseku se nenachází žádná železniční stanice nebo kolejové propojení. Traťové zabezpečovací zařízení se navrhuje zachovat stávající, tzn. 3. kategorie dle SŽDC TNŽ 34 2620 automatické hradlo bez rozdělení trati na dva prostorové oddíly.

## Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

#### 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.

Jednotlivé úpravy budou prováděny v souladu s ČSN 839061 (839061) Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

#### 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.

#### 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.

## 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.

## Ochrana obyvatelstva

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

## Zásady organizace výstavby

V rámci stavby dojde k výluce zabezpečovacího zařízení v úseku Běšiny – Klatovy dle Harmonogramu.

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 požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

**Železniční doprava**

V rámci výluky bude realizována úprava technologického zařízení, a to v podobě instalace počítačů náprav, kabelových tras a zřízení reléového domku v místě přejezdu. Vlastní výluky železniční dopravy nebudou zřízeny, dojde pouze k případnému zavedení pomalé jízdy v místě stavby.

**Silniční doprava**

Vzhledem k tomu, že nedochází ke změně přejezdové konstrukce, není uvažováno s výlukou silniční dopravy a nejsou tedy definovány ani objízdné trasy.

#### 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. Zbylé spotřeby jednotlivých médií budou zajištěny návozem na stavbu v době přípravných prací.

#### 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.

#### 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.

#### vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Stavba se bude odehrávat na drážních pozemcích a pozemcích určené k provozování drážní dopravy. Hlavní stavební činnost bude probíhat mezi 7:00-21:00hodinou při dodržení hlukového limitu 65dB. Případné práce mezi 6:00-7:00 a 21:00-22:00hodinou nesmí překročit 60dB v osídleném území, tedy do vzdálenosti cca 150m od obydlí. V nočních hodinách, tedy mezi 22:00-6:00 se nepředpokládají stavební úpravy, případně se souhlasem orgánů ochrany veřejného zdraví.

#### 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 zajištěno její provozuschopnost a to formou zajištění rozhledových poměrů na přejezdů a pro strojvedoucího na širé trati.

#### maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Nepředpokládá se

#### požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Nejsou řešeny

#### 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.

#### bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

Definováno jednotlivými PS a SO stavby

#### 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.

#### zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Definováno v samostatné části uvedené v dokladové části.

#### úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Neprovádí se

#### zásady pro dopravní inženýrská opatření,

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

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

Definováno v samostatné části BOZP stavby

#### postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,

Definováno v kapitole B.2.1.i

#### požadavky na výluky veřejné dopravy

V rámci stavby se nepředpokládají výluky veřejné dopravy.

#### zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Definováno v celkové situaci stavby v části C Situační výkresy. Staveniště je dostupné i z pohledu železniční dopravy, která by měla být upřednostněna před silniční dopravou. Zařízení staveniště je poměrně malého rozsahu, ale lze využít i jednotlivé manipulační a nakládací plochy v železničních stanicích Klatovy a Běšiny.

### Výkresy

Nedokládají se

### Harmonogram výstavby

Stavba je rozdělena dle jednotlivých postupů uvedených v bodě B.8.4, které budou realizovány v jedné stavební sezoně v roce 2022.



### Schéma stavebních postupů

Stavba se provádí ve čtyřech základních postupech a těmi jsou:

1. **Přípravné práce** - jedná se o zřízení jednotlivých deponií materiálů (kabelizace, žlaby, v místě zařízení staveniště). V rámci přípravných prací budou prováděny jednotlivé kabelové trasy, a to zřízení výkopů v podobě sond a dalších částí.
2. **Výluky** – jedná se o části stavby, které je nutné realizovat v podobě omezení železniční a silniční dopravy. Jedná se o kabelové trasy v místě přejezdu a instalaci snímačů počítačů náprav a úprav PZS. Tyto práce se předpokládá provádět v době dopravních pauz, případně při omezení traťové rychlosti.
3. **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. Po dobu aktivace dojde k výluce TZZ a jízda vlaků bude prováděna telefonickým dorozumíváním.
4. **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!

### 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.

## 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.