

Podpis: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

|         |            |                                          |              |
|---------|------------|------------------------------------------|--------------|
| Revize: | Datum:     | Popis:                                   | Kontroloval: |
| 001     | 30.10.2024 | Dokumentace k připomínkovému řízení      | Radek Friesl |
| 002     | 28.02.2025 | Čistopis dokumentace pro povolení záměru | Radek Friesl |
|         |            |                                          |              |
|         |            |                                          |              |

|                       |                                            |                                                                                    |
|-----------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Stavebník / investor: | Správa železnic, státní organizace         |  |
| Adresa:               | Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1            |                                                                                    |
| Zástupce investora:   | Stavebí správa západ                       |                                                                                    |
| Adresa:               | Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín |                                                                                    |

|                          |                                                                                     |                       |                                                                                      |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Zhotovitel stavby:       | TMS Projekt s.r.o                                                                   |                       |  |
| Adresa:                  | Dubičné 106, 373 71 Dubičné                                                         |                       |                                                                                      |
| Kontakt:                 | T: 378 229 850<br>E: <a href="mailto:projekce@tmsplzen.cz">projekce@tmsplzen.cz</a> |                       |                                                                                      |
| Zhotivitel objektu:      | TMS Projekt s.r.o                                                                   |                       |  |
| Adresa:                  | Dubičné 106, 373 71 Dubičné                                                         |                       |                                                                                      |
| Kontakt:                 | T: 378 229 850<br>E: <a href="mailto:projekce@tmsplzen.cz">projekce@tmsplzen.cz</a> |                       |                                                                                      |
| Hlavní projektant (HIP): | Specialista:                                                                        | Odpovědný projektant: | Zpracovatel přílohy:                                                                 |
| Radek Friesl             | Radek Friesl                                                                        | Ing. Petr Štengl      | Miroslava Rollingerová                                                               |

|                            |   |                                                                                |   |   |   |          |         |   |   |          |   |                         |   |             |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
|----------------------------|---|--------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|----------|---------|---|---|----------|---|-------------------------|---|-------------|--|---|---|----------|---|---|--|---|---|---|---|---|---|---|--|---|---|--|---|--|---|---|---|--|---|---|---|
| Název stavby/ akce:        |   | Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P1032 v km 61,796 na trati Strakonice - Volary |   |   |   |          |         |   |   |          |   | S-kód:                  |   | S632300173  |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
|                            |   |                                                                                |   |   |   |          |         |   |   |          |   | Zakázka:                |   | S011/TMS/24 |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| Název části:               |   | Souhrnná technická zpráva                                                      |   |   |   |          |         |   |   |          |   | Označení části:         |   | B.          |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| Název objektu:             |   |                                                                                |   |   |   |          |         |   |   |          |   | Číslo objektu/komplexu: |   |             |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| Název přílohy:             |   |                                                                                |   |   |   |          |         |   |   |          |   | Číslo přílohy:          |   |             |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| Název dílčí části přílohy: |   |                                                                                |   |   |   |          |         |   |   |          |   | Paré:                   |   |             |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| Kraj:                      |   | Katastrální území:                                                             |   |   |   |          | TUDU:   |   |   |          |   |                         |   |             |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| Jihočeský                  |   | viz textová část                                                               |   |   |   |          | 0381 10 |   |   |          |   |                         |   |             |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| Dokumentace:               |   |                                                                                |   |   |   |          |         |   |   |          |   |                         |   |             |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| Stupeň dokumentace:        |   | Datum zpracování:                                                              |   |   |   | Formáty: |         |   |   | Měřítko: |   |                         |   |             |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| DUSP                       |   | 28.02.2025                                                                     |   |   |   |          |         |   |   |          |   |                         |   |             |  |   |   |          |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| S-kód:                     |   | Stupeň dokumentace:                                                            |   |   |   | Část:    |         |   |   | Objekt:  |   |                         |   | Podobjekt:  |  |   |   | Příloha: |   |   |  |   |   |   |   |   |   |   |  |   |   |  |   |  |   |   |   |  |   |   |   |
| S                          | 6 | 3                                                                              | 2 | 3 | 0 | 0        | 1       | 7 | 3 |          | D | U                       | S | P           |  | B | X | X        | X | X |  | X | X | X | X | X | X | X |  | X | X |  | X |  | X | X | X |  | 0 | 0 | 1 |

## B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### Obsah:

|             |                                                                                  |    |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------|----|
| B.1         | POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....                                                         | 3  |
| B.2         | CELKOVÝ POPIS STAVBY .....                                                       | 5  |
| B.2.1       | ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ.....                            | 5  |
| B.2.2       | CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ.....                               | 13 |
| B.2.3       | CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....                                                   | 13 |
| B.2.4       | BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY .....                                                | 20 |
| B.2.5       | BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY .....                                              | 20 |
| B.2.6       | ZÁKLADNÍ POPIS TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ .....              | 20 |
| B.2.7       | ZÁKLADNÍ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ.....                                           | 22 |
| B.2.8       | ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY: .....                               | 27 |
| B.2.9       | ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA .....                                           | 29 |
| B.2.10      | HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ .....                  | 29 |
| B.2.11      | ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ .....           | 31 |
| B.3         | PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU .....                   | 31 |
| B.4         | ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII .....                  | 32 |
| B.4.1       | POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU .....                                                    | 32 |
| B.4.2       | POPIS NAVRŽENÉHO STAVU .....                                                     | 32 |
| B.4.3       | STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY .....                                                   | 32 |
| B.4.4       | VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY .....                                                   | 33 |
| B.4.5       | VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ TECHNOLOGII .....                               | 33 |
| B.5         | ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .....                            | 33 |
| B.6         | POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....                      | 33 |
|             | PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ .....                        | 36 |
| B.7         | OCHRANA OBYVATELSTVA .....                                                       | 37 |
| B.8         | ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....                                                 | 39 |
| B.8.1       | TECHNICKÁ ZPRÁVA .....                                                           | 39 |
| B.8.2       | VÝKRESY .....                                                                    | 44 |
| B.8.3       | HARMONOGRAM VÝSTAVBY .....                                                       | 44 |
| B.8.4       | SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ .....                                                  | 44 |
| B.8.5       | BILANCE ZEMNÍCH HMOT.....                                                        | 44 |
| B.8.6       | ZDROJE VODY A ENERGIÍ .....                                                      | 44 |
| B.9         | CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ .....                                             | 44 |
| B.10        | SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....                                           | 44 |
| příloha č.1 | Přehled odpadů                                                                   |    |
| příloha č.2 | Stanovení kategorie stavby z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva |    |

Seznam použitých zkratk:

|        |     |                                                               |
|--------|-----|---------------------------------------------------------------|
| AOPK   | ... | Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky            |
| AV ČR  | ... | Akademie věd České republiky                                  |
| BOZP   | ... | Bezpečnost a ochrana zdraví při práci                         |
| Bpv    | ... | Výškový systém Balt po vyrovnání                              |
| ČHMÚ   | ... | Český hydrometeorologický ústav                               |
| ČSN    | ... | Česká technická norma                                         |
| ČSN EN | ... | Česká technická norma harmonizovaná (evropská norma)          |
| CHLÚ   | ... | Chráněné ložiskové území                                      |
| CHOPAV | ... | Chráněné oblasti přirozené akumulaci vod                      |
| ID     | ... | Identifikační číslo                                           |
| KS     | ... | Kamerový systém                                               |
| LBC    | ... | Lokální biocentrum                                            |
| LBK    | ... | Lokální biokoridor                                            |
| MÚ     | ... | Městský úřad                                                  |
| MŽP    | ... | Ministerstvo životního prostředí                              |
| NBK    | ... | Národní biokoridor                                            |
| O      | ... | Ostatní odpad                                                 |
| OBÚ    | ... | Obvodní báňský úřad                                           |
| OŘ     | ... | Oblastní ředitelství                                          |
| PBŘ    | ... | Požárně bezpečnostní řešení                                   |
| PČR    | ... | Policie České republiky                                       |
| PUPFL  | ... | Pozemek určený k plnění funkcí lesa                           |
| PZS    | ... | Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné                    |
| Sb.    | ... | Sbírka zákonů                                                 |
| SEE    | ... | Správa elektrotechniky a energetiky                           |
| S-JTSK | ... | Souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální |
| SM     | ... | Směrnice                                                      |
| SSZT   | ... | Správa sdělovací a zabezpečovací techniky                     |
| ST     | ... | Správa tratí                                                  |
| SMT    | ... | Správa mostů a tunelů                                         |
| TNV    | ... | Technická norma vodního hospodářství                          |
| TNŽ    | ... | Technická norma železnic                                      |
| ÚP     | ... | územní plán                                                   |
| ÚSES   | ... | Územní systém ekologické stability                            |
| VKP    | ... | Významný krajinný prvek                                       |
| ZPF    | ... | Zemědělský půdní fond                                         |
| ZTP    | ... | Zvláštní technické podmínky                                   |
| ŽST    | ... | Železniční stanice                                            |

## B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

- a) Charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Umístění stavby je definováno stávající polohou železniční tratě a skutečným profilem drážního tělesa. Stavba se nachází na území Jihočeského kraje v okrese Prachatice. Parcely určené pro stavbu jsou dány trasováním tělesa dráhy.

Území stavby je ve stávajícím stavu využíváno k organizování a provozování drážní dopravy. Stavba v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Staveniště je dobře přístupné z železnice a sousedních komunikací, které budou využívány pro dopravu stavební techniky a stavebního materiálu.

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

Stavební záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací daných obcí. Požadavky vyplývající z regulativů stanovených územními plány pro ochranu dalších záměrů v území jsou splněny. Stavba je umístěna na pozemcích druhu ostatní plocha se způsobem využití dráha.

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

Výjimky nebyly uplatňovány.

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

Dokumentace je podkladem pro vydání závazných stanovisek, stanovisek a vyjádření dotčených orgánů státní správy. Jejich případné podmínky, budou do dokumentace doplněny.

Vyjádření a stanoviska jsou součástí Dokladové části pro správní řízení.

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

Šumava je vráso-zlomové k jihovýchodu ukloněné pohoří s okraji vysokými kolem 1 000 m n. m. Reliéf je značně členitý, ovlivněný hydrologickými a klimatickými poměry, se zbytky zarovnaných povrchů na náhorních plošinách a širokých hřbetech.

Z regionálně geologického hlediska je Šumava budována dvěma základními geologickými jednotkami, a to moldanubikem a moldanubickým plutonem. Jako moldanubikum je označován soubor silně až středně silně metamorfovaných hornin - pararul, migmatitů s vložkami kvarcitů a erlánů. SZ část je tvořena rulami a muskovitbiotitickými svory série Královského hvozdu. Do JZ části zasahuje pestrá skupina moldanubika s vysokým podílem drobných složek krystalických vápenců, erlanu, kvarcitu, grafitických břidlic a amfibolitu. SV část je tvořena křišťanovickým granulitovým masivem. Moldanubický pluton je reprezentován několika žulovými masivy, a to prášilským, masivem Vydry, a masivy plešným a vyšebrodským. V jejich okolí se nachází větší množství menších žulových těles. Kvartérní uložení mají polygenetický charakter. Dominují svahové uložení, hojně jsou rašeliny, ojediněle se nachází sedimenty ledovcového původu. Geologická stavba Šumavy je také podmíněna zlomovou tektonikou. Zlomové zóny mají SZS - VJV a SSZ - JJV orientaci.

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

Byl zpracován inženýrskogeologický průzkum tělesa železničního spodku, závěrečná zpráva je přílohou Technické zprávy SO 11-13-01.

- g) Ochrana území podle jiných právních předpisů - archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí - soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma, apod.

Na území, ve kterém bude stavba realizována, není předpoklad archeologických nálezů. Stavba bude probíhat v těsné blízkosti stávající železniční trati. Stavba se nenachází v památkové rezervaci nebo památkové zóně.

Záměr je umístěn na území Evropsky významné lokality Šumava (CZ 0314024) vyhlášené nařízením vlády ČR č. 318/2013 Sb. Předmětem ochrany Evropsky významné lokality Šumava jsou typy přírodních stanovišť, vyjmenované druhy rostlin a živočichů. Na pozemcích přímo dotčených záměrem se nevyskytují stanoviště ani biotopy druhů, které jsou předmětem ochrany Evropsky významné lokality Šumava. Realizací záměru nedojde ke změně situace v území, nedojde ke změně stávajícího stavu přírodního prostředí.

- h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Záplavovému území, poddolované území apod. nebudou nově dotčeny. Umístění stavby je definováno polohou stávající železniční tratě.

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

Vzhledem k charakteru stavby nebude vliv na okolní pozemky významný, okolní stavby nebudou stavbou dotčeny. Stavba neovlivní odtokové poměry v území.

- j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Během stavby nebudou prováděny asanace, demolice ani kácení dřevin.

- k) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Pozemky zemědělského půdního fondu ani pozemky určené k plnění funkce lesa nebudou stavbou dotčeny.

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

Poloha stavby je určena stávající polohou železniční trati. Stavba bude napojena na stávající rozvody. Přeložky inženýrských sítí nejsou součástí stavby. Stavba neovlivňuje ani nezmění stávající bezbariérové přístupy.

Křížení a ochrana stávajících sítí bude provedena v souladu s požadavky správců jednotlivých sítí, případně dle ČSN 73 6005.

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

| <u>KRAJ</u> | <u>OBEC</u> | <u>KATASTRÁLNÍ<br/>ÚZEMÍ</u> | <u>PARCELA<br/>ČÍSLO</u> | <u>DRUH<br/>POZEMKU</u>          | <u>VLASTNÍK</u>                                                                      |
|-------------|-------------|------------------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Jihočeský   | Lenora      | Lenora                       | st. 161                  | zastavěná<br>plocha a<br>nádvoří | Správa železnic, státní organizace,<br>Dlážděná 1003/7, Nové Město,<br>11000 Praha 1 |
| Jihočeský   | Lenora      | Lenora                       | 403/7                    | ostatní<br>plocha                | Správa železnic, státní organizace,<br>Dlážděná 1003/7, Nové Město,<br>11000 Praha 1 |
| Jihočeský   | Lenora      | Lenora                       | 286/7                    | trvalý travní<br>porost          | Obec Lenora, č. p. 36, 38442<br>Lenora                                               |
| Jihočeský   | Lenora      | Lenora                       | 316/12                   | zahrada                          | Obec Lenora, č. p. 36, 38442<br>Lenora                                               |
| Jihočeský   | Lenora      | Lenora                       | 316/95                   | ostatní<br>plocha                | Správa železnic, státní organizace,<br>Dlážděná 1003/7, Nové Město,<br>11000 Praha 1 |

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásma

Stavba bude probíhat v těsné blízkosti stávající železniční trati. Ochranná pásma stávajícího zařízení zůstanou zachována.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a současně se jedná o stavbu dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb., Zákon o drahách. Ochranné pásmo celostátní a regionální dráhy dle zákona o drahách tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy (mimo dráhu vedenou po pozemních komunikacích). Celá stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy a její realizaci stavby nedojde ke změnám tohoto ochranného pásma.

o) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Realizace stavby se předpokládá v roce 2025.

Stavba je realizovatelná samostatně a není podmíněna dalšími investicemi.

## B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

### B.2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Jedná se o novou stavbu.

Základní charakteristika trati:

|                                              |                     |
|----------------------------------------------|---------------------|
| Název trati                                  | Strakonice - Volary |
| Kategorie dráhy podle Zákona č. 266/1994 Sb. | regionální          |
| Kategorie dráhy podle TSI INF                | P5/F4               |

|                                            |                                                   |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Součást sítě TEN-T                         | NE                                                |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze       | 223 00                                            |
| Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu | 707C                                              |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu   | 198                                               |
| Traťová třída zatížení                     | C2                                                |
| Maximální traťová rychlost                 | 60 km/hod.                                        |
| Trakční soustava                           | nezávislá                                         |
| Počet traťových kolejí                     | 1                                                 |
| Správce zařízení                           | Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Plzeň |

## b) Účel užívání stavby

Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

## c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

- PS 02-01-31 PZS v ev. km 61,769 (P1032)

Na přejezdu jsou navrženy dva stojany výstražníků se závorami (A, B). Výstražníky budou použity plastové, v LED provedení a budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. DZ A32a bude v základním provedení (1200 mm). Závorová břevna budou kompozitní bez LED břevnových svítilen.

Informace o stavu přejezdu bude přenášena strojvedoucímu prostřednictvím přejezdníků.

Přejezdníky budou s aktivním bílým světlem, žlutá světla neaktivní z odrazového materiálu, základní návěst přejezdníků bude „Otevřený přejezd“.

Informace o stavu přejezdu budou přenášeny do diagnostického systému na pracovišti dirigujícího dispečera v ŽST Volary. K přenosu bude využit stávající diagnostický systém REMOTE 96, po stávajícím kabelu.

V rámci stavby bude provedena úprava a výměna softwaru v diagnostickém serveru v ŽST Volary.

V dopravně Lenora bude ve služební místnosti osazena ovládací skříňka pro ovládání nového PZS v km 61,796 (P1032) při posunu (s možností výluky PZS). Pro zajištění činnosti PZS při odjezdu z dopravní Lenora bude PZS ovládáno pomocí pageru kompatibilního s ostatními zařízeními v dané lokalitě.

Stávající přejezdník X617 v km 61,710 bude přemístěn do km 61,161, nově bude označen X611. Nový kmenový přejezdník X611 zajistí přenos informace o stavu PZS P1032 a P1033 strojvedoucímu.

Ovládání PZS bude ve směru od Volar automatické. Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením budou použity nové počítače náprav zavedeného typu. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem bude využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav.

Stávající počítače náprav umístěné ve stávajícím technologickém objektu PZS v km 62,771 (P1034) budou nahrazeny novými počítači náprav s umístěním v novém technologickém objektu PZS v km 61,796 (P1032). Nové počítače náprav budou využity pro ovládání PZS P1032, P1033 a P1034, k napojení venkovních čidel budou využity stávající kabely.

Nově dodané prvky interoperability (počítače náprav) musí být pokryty platným ES prohlášením o shodě a příslušným certifikátem. Systémy detekce vlaků musí být v souladu se specifikací ERA/ERTMS/033281 verze 5.0.

Musí být dodrženy podmínky dle TNŽ 34 2620 odstavce 6.1.2 délka úseku kontroly volnosti nesmí být menší než 24 metrů a zároveň musí být nejméně taková, aby při jízdě krátkého rychlého vozidla nebyla narušena správná činnost navazujícího zabezpečovacího zařízení a odstavce 6.2.5 hranice úseků pro kontrolu volnosti průjezdného průřezu jízdní cesty musí být situovány tak, aby bylo zajištěno, že při vyhodnocení volnosti úseku jsou nápravy drážních vozidel vzdáleny více než 4,2 metru od námezníků.

Snímače počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem musí být umístěny nejméně 5 metrů od okraje vozovky nebo 4,75 metru od okraje chodníku.

U venkovních prvků pro PZZ bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem.

Technologie PZS bude umístěna do nového zatepleného technologického domku se sedlovou střechou, s indikací otevření vstupních dveří. Dveřní kontakt bude připraven pro možnost budoucího zapojení do DDTS (dálková diagnostika technologických systému) dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění. Vzhledem k umístění elektronických doplňků bude použit domek se zateplením a možností temperování. Kolem technologického domku bude vybudována zpevněná plocha, která zabráni prorůstání travin, v minimální šíři 1m.

Pro umístění technologického domku byl vytipován pozemek p.č. 286/7 v k.ú. Lenora ve vlastnictví Obce Lenora.

PZS bude vybaveno kombinovanou sdruženou plastovou skříní pro přejezdy (místní ovládání přejezdu, telefon, napájecí část). Skříň bude umístěna vedle technologického domku v místě s přímou viditelností do oblasti přejezdu.

V rámci výstavby přejezdového zabezpečovacího zařízení budou výkopové práce probíhat v rozsahu km 61,084 – km 62,124.

V rozsahu výkopových prací budou do výkopů přiloženy dvě trubky HDPE pr.40 a kabel 10XN.

Kabelizace je navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE.

PZS bude doplněno o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

Přibližovací úsek PZS ve směru od Volar je vypočten a situován na rychlost 60 km/hod.

- SO 01-10-01 Lenora - Volary, železniční svršek, km 61,313-61,971

Staničení:

Staničení bylo převzato z nestavebního projektu stávajícího stavu. Referenční staničení je konec přechodnice v km 61,311 771.

Rychlosti:

Ve stávajícím stavu je maximální traťová rychlost 50 km/h. Navržené řešení umožňuje do budoucna zavést rychlostní profil V130. Navržené rychlosti jsou 50/55.

Směrové a výškové řešení:

*Začátek směrových a výškových úprav:* km 61,313 335

*Začátek výměny žel. svršku (bet. pražce):* km 61,351 722

*Začátek pražců „Y“:* km 61,377 125

*Konec pražců „Y“:* km 61,898 525

*Konec výměny žel. svršku:* km 61,923 927

*Konec směrových a výškových úprav:* km 61,970 855

Pro návrh směrového řešení byly převzaty tečny z nestavebního projektu stávajícího stavu dodaného SŽG. Byl navržen složený směrový oblouk ze tří poloměrů.

Navržená niveleta TK respektuje stávající výškový profil trati a ne navržená se zdvihy do 10 cm.

Kolejnice

Výměna žel. svršku je navržena od km 61,351 722 až do km 61,923 927.

V rekonstruovaném úseku budou použity nové kolejnice tvaru 49E1 z oceli třídy R260 min. dl. 74 m.

Pražce

V celém řešeném oblouku budou použity ocelové pražce tv. „Y“ na začátku i na konci úseku s dostatečným přesahem do přímé v min. dl. 20,0 m. Detaily navrženého řešení jsou uvedeny v kladecím plánu.

Na začátku i na konci úseku budou doplněny nové bet. pražce dl. 2,60 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Rozdělení pražců Y bude „k“ (1320 mm). Pražce tv. „Y“ pod konstrukcí železničního přejezdu (pražce č. 319 - 324) budou v antikorozi úpravě včetně upevňovadel. Pražce v antikorozi úpravě budou dodány z výroby. Celkový počet Y pražců je 396 ks, z toho 2 ks přechodových pražců.

Rozšíření rozchodu v oblouku se v každém poloměru mění: v oblouku  $R = 189$  m je  $\Delta u = 12$  mm, výběh rozšíření je  $Lu = 25,000$  m; v oblouku  $R = 179,8$  m je  $\Delta u = 14$  mm, výběh rozšíření je  $Lu1 = Lu2 = 2,000$  m; v oblouku  $R = 168$  m je  $\Delta u = 16$  mm, výběh rozšíření je  $Lu = 22,000$  m.

Kolejové lože

Kolejové lože v celém úseku bude nové. V úseku zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží pod přejezdovou konstrukcí včetně výběhu, bude stávající kolejové lože odtěženo a bude s ním naloženo jako s odpadem. Po zřízení ZKPP bude zřízeno nové kolejové lože.

Kolejové lože musí být v plném profilu konsolidováno před zřízením závěrných svarů dynamickým stabilizátorem s řízeným poklesem podle předpisu SŽDC S 3/2.

Kolejové lože je navrženo vlevo trati jako uzavřené, aby mohl být zřízen trativod a byl minimalizován zásah do přilehlého svahu, vpravo jako otevřené, v úseku žel. přejezdu bude lože uzavřené, ve skalním zářezu bude lože otevřené z obou stran. Přechod z otevřeného na uzavřené kolejové lože je navržen ve sklonu max 1:12, v něm se bude plynule měnit výška stezky a šířka tělesa železničního spodku.

V místech se směrovou a výškovou úpravou koleje bude kolejové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

Stykovaná kolej

V řešeném úseku zůstane zachována stykovaná kolej. Zřízení stykované koleje bude provedeno v souladu s předpisem SŽDC S3 díl XI Uspořádání stykované a bezstykové koleje. Základní délka kolejnic ve stykované koleji je 25 m. Kolejnicové styky budou umístěny v koleji vstřícně. V obloucích je nutno použití zkrácených kolejnic do vnitřního kolejnicového pásu. V dlouhých obloucích o poloměru menším než 188 m je nutné k dosažení přípustné hodnoty nevstřícnosti navrhnout individuální řešení v realizační dokumentaci stavby a musí být odsouhlaseno objednatelem.

Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle dopisu Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GŘ-O13 odchylně od předpisu SŽDC S3 „Železniční svršek“. Zajištění PPK bude realizováno pomocí bodů železničního bodového pole.

Kapacitní údaje:

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| Směrová a výšková úprava         | 85,315 m  |
| Výměna kolejnic                  | 572,205 m |
| Výměna pražců – nové bet. pražce | 50,805 m  |
| Výměna pražců – nové Y pražce    | 521,400 m |

Pražce v antikoroziční úpravě

6 ks pražců

▪ SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971

Rekonstrukce železničního spodku je navržena pouze v rozsahu zesílené konstrukce pražcového podloží pod železničním přejezdem. Dále je dle požadavku správce navrženo odvodnění PTŽS v rozsahu výměny žel. svršku.

**Plán tělesa železničního spodku**

Plán tělesa železničního spodku je navržena jednostranně skloněná ve sklonu 5%. V úseku, kde se s úpravou PTŽS neuvažuje, je uvažována teoretická plán tělesa žel. spodku ve sklonu 5% (vykresleno v příčných řezech čárkovaně).

Plán je na začátku úseku v přímé a v první části složeného oblouku do KO/ZO v km 61,534 580 navržena jednostranně skloněná vpravo ve sklonu 5%. Trať v tomto místě vede na náspu a v případě dostředného sklonu pláň (vlevo) by byly nutné rozsáhlejší úpravy pro rozšíření drážní stezky. Skloněním pláň na druhou stranu se tyto úpravy eliminují na minimum. Od KO/ZO v km 61,534 580 je navržena PTŽS skloněná 5% vlevo.

Změna sklonu pláň je navržena v oblouku o  $R = 189$  m. Změna sklonu se uskuteční na dl. 6,0 m.

Změna výšky PTŽS při přechodu mezi jednotlivými druhy pražců se uskuteční výběhem v dl. 5,0 m pod pražci s nižší předepsanou tl. kol. lože (tedy pod ocelovými pražci Y). Tato změna se nesmí uskutečnit pod výhybkou, LIS, kolejnicovým stykem nebo pod přejezdem.

**Geotechnický průzkum**

V rámci stavby byl pro posouzení únosnosti žel. spodku proveden geotechnický průzkum firmou Waltec GDS, s.r.o. Byly provedeny celkem dvě kopané sondy – před a za přejezdem. Byly provedeny zatěžovací zkoušky. V přímém podloží žel. přejezdu byly zastíženy balvany - 10% o velikosti až 40 cm a 25% do 25 cm. Lze tedy očekávat i výchozy pevného skalního podkladu. Statická zatěžovací zkouška byla provedena na upravené zemní pláni po odstranění balvanů velké frakce.

**Zesílená konstrukce pražcového podloží**

Začátek ZKPP: km 61,791

Konec ZKPP: km 61,808

Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla navržena tato skladba ZKPP:

- |                                                             |             |
|-------------------------------------------------------------|-------------|
| - Kolejové lože                                             | tl. 0,300 m |
| - Konstrukční vrstva – ŠD 0/63 kv                           | tl. 0,300 m |
| - Podkladní (zesilující) vrstva – SC 0/32, C <sub>5/6</sub> | tl. 0,300 m |
| - Zhutněná zemní pláň                                       |             |

Přes uvedený přejezd přechází místní komunikace s odhadovanou hodnotou 40 TNV/24 hod (sčítání dopravy nebylo dle ŘSD provedeno a náhradní hodnota TDŽprej byla stanovena dle Ž11 104). Jako podkladní (zesilující) vrstva byla zvolena směs kameniva stmelená cementem (SC 0/32, C<sub>5/6</sub>), dle přílohy 13 SŽ S4.  $E_{mat, 1} = 140$  MPa, min. tloušťka  $h_{PV, ZKPP} = 0,30$  m. Konstrukční vrstva byla navržena ze štěrkodrti ŠD 0/63kv z důvodu jejího vyššího materiálového modulu nutného pro dosažení požadované hodnoty  $E_{min, PL}$ .

**Odvodnění**

Odvodnění ve skalní zářezu je navrženo vyfrézováním příkopu/žlabu do skalního zářezu. Dno bude v případě velkých nerovností zpevněno a vyrovnáno betonem. Příkop bude vyspádován v minimálním sklonu 1,50‰ proti směru staničení až k náspu v km 61,548 kde bude vyveden na terén. Konec příkopu bude zpevněn tvárnicemi TZZ5 v dl. 6,900 m.

Od km 61,675 bude trať odvodněna pomocí nového trativodu. Trativod bude zřízen až do km 61,944, kde bude pod kolejí svodným potrubím převeden na druhou stranu a vyústěn na svah. Trativod bude zakončen prefabrikovanou trativodní výustí. Trativod bude vyveden na pozemek parc. č. 316/12 ve vlastnictví obce Lenora. Vyvedení trativodu na tento pozemek bylo předjednáno s paní starostkou obce Lenora.

Trativodní větev je dlouhá celkem 266,0 m. Trativod je ukončen prefabrikovanou trativodní výustí. Potrubí bude plastové PEHD DN 200, trativodní šachty budou také z plastu o vnitřním průměru DN 400. Sklon trativodu v km 61,675 – 61,756 bude ve sklonu min. 3,0 ‰ a bude uložen do betonového lože. Od km 61,756 bude trativodní potrubí ve sklonu více než 10,0 ‰. Trativodní potrubí bude uloženo na vyrovnávací vrstvu šterkopísku fr. 0/32 tl. 0,050 m, trativodní rýha bude vyložena filtrační geotextilií a vyplněna jednotnou výplní drceným kamenivem fr. 16/32. Trativodní šachty budou uloženy na vyrovnávací vrstvu ze šterkopísku tl. 0,200 m a zasypány propustným nenamrzavým materiálem.

Do trativodní větve bude zaústěn i příčný odvodňovací žlab odvodňující komunikaci u přejezdu. Žlab bude pomocí svodného potrubí zaústěn do trativodní šachty Š7. Svodné potrubí a odvodňovací žlab jsou součástí *SO 01-50-01 Obec Lenora, pozemní komunikace na přejezdu P1032*.

ZKPP po žel. přejezdem bude odvodněno pomocí výše popsané trativodní větve.

Vzhledem k zastiženému skalnímu podloží v kopaných sondách při IGP, bude pravděpodobně při výkopových pracích (při zřizování odvodnění, zejména příkopu ve skalním zářezu a trativodů), nutné použití speciální rozpojovací mechanismy – rozrývače, sklání fréza, skalní lžíce, kladiva.

*Kapacitní údaje:*

|                                          |             |
|------------------------------------------|-------------|
| Zpevněný příkop tvárnice TZZ 5 dl. 6,9 m | (23 ks)     |
| Trativodní potrubí PEHD DN 200           | dl. 266,0 m |
| Trativodní šachta PEHD DN 400            | 13 ks       |
| Prefabrikovaná trativodní výust          | 1 ks        |

▪ SO 01-14-01 Lenora - Volary, výstroj trati

V rámci stavebního objektu výstroje trati je uvažováno s odstraněním těchto návěstí:

- km 61,504 Výstražný kolík vpravo
- km 61,871 Sklonovník, vpravo
- km 62,086 Výstražný kolík vlevo

Nově budou umístěny návěsti:

- km 61,346 Sklonovník vpravo
- km 61,397 Sklonovník vlevo
- km 61,519 Sklonovník vpravo
- km 61,600 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,759 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,811 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,885 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,968 Sklonovník vpravo i vlevo

▪ SO 01-13-01 Lenora - Volary, Přejezd P1032

Přejezdová konstrukce

Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena novou. Nová přejezdová konstrukce bude tvořena vnějšími a vnitřními polymerbetonovými přejezdovými panely na ocelových nosičích. Šířka přejezdové konstrukce bude 7,100 m.

Vstupní parametry návrhu přejezdové konstrukce:

- rychlostní pásmo železnice RPO (traťová rychlost 60 km/h)
- Kategorie zatížení přejezdu Malé zatížení (počet 52 TNV/den)

Přejezdová konstrukce musí splňovat parametry uvedené ve vzorových listech Ž11 Železniční přejezdy a přechody, konkrétně Ž 11 1.5 „Přejezdy a přechody v kolejích 4. - 6. řádu v rychlostním pásmu RPO (V ≤ 60 km/h) s nízkým dopravním zatížením“.

Vnější panely budou uloženy v prefabrikovaných závěrných zídkách uložených na prefabrikovaném betonovém základu s vyrovnávací vrstvou z cementové malty max. tl. 0,020 m. Betonový základ bude na podsypu ze štěrkodrti tl. 0,150 m.

Styčné spáry mezi závěrnými zídkami a komunikací a při napojení nové obrusné vrstvy komunikace na stávající povrch budou zality pružnou zálivkou.

Pro plynulé navázání přejezdové konstrukce na stávající komunikaci budou závěrné zídky vpravo sníženy o 30 mm a vnější panely ukloněny.

- SO 01-50-01 Obec Lenora, pozemní komunikace na přejezdu P1032

#### Úprava komunikace

Za závěrnými zídkami je navržena úprava komunikace navržená v nezbytném rozsahu pro plynulé navázání na stávající komunikaci. Vzhledem k charakteru přejezdu a výškovému vedení komunikace byly pro výškové napojení využity minimální hodnoty zakružovacích oblouků při rekonstrukci stávajících přejezdů ve stísněných poměrech – dle normy min.  $R_v = 20$  m (pro komunikace s provozem autobusů) a min. poloměr  $R_u = 75$  m.

Navržený minimální poloměr vrcholového zakružovacího oblouku v projektu je  $R_v = 25$  m, minimální poloměr údolnicového zakružovacího oblouku v projektu je  $R_u = 75$  m.

Délka úpravy komunikace vlevo je 17,513 m v ose komunikace, délka úprav vpravo je 16,784 m v ose komunikace.

Skladba vozovky je navržena dle platných TP 170 a je zaměnitelná za jinou vhodnou konstrukci při splnění podmínek TP 170. Navržená konstrukce vozovky:

D2-N-3-VI-PIII

|         |       |
|---------|-------|
| ACO 11  | 50mm  |
| R-mat   | 50mm  |
| min ŠDB | 200mm |

Napojení nové konstrukce vozovky musí být provedeno zazuběním vrstev do stávající komunikace. Všechny spoje – mezi závěrnou zídkou a komunikací a při napojení na stávající komunikaci budou zality pružnou asfaltovou zálivkou.

#### Odvodnění komunikace u železničního přejezdu

Odvodnění železničního přejezdu vpravo je řešeno gravitačně sklonem navazující komunikace směrem od přejezdu. Odvodnění komunikace vlevo je řešeno příčným prahem z monobloků RD 200 mm. Příčný práh bude nový, umístěný 3,932 m od osy koleje (osa konstrukce příčného prahu). Příčný práh bude zakončen koncovým kusem s bočním vyústěním a bude pomocí svodného potrubí DN 200 zaústěn do trativodní šachty Š7, která je součástí SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971.

- SO 02-86-01 Přípojka NN pro PZZ P1032

Místo připojení pro budované PZZ P1032 bude stávající sdružená skříň RE-SŽ+RP-P1033, která je umístěna v blízkosti přejezdu P1033 u TO PZZ P1033. Ve stávajícím stavu je ze skříně napájeno PZZ P1033 a PZZ P1034.

V elektroměrovém rozvaděči RE-EG.D bude navýšeno hlavní jištění (dle smlouvy o připojení č. 900222283445) na hodnotu 3x32 A. Stávající jištění před elektroměrem je 3x25 A. Kabel do RE-SŽ+RP-P1033 zůstane stávající.

U TO PZZ P1033 stojí sestava rozvaděčů RE-SŽ(podružný)+RP-P1033. Tato sestava bude demontována a nahrazena novým sdruženým rozvaděčem (pilířem) RP-P1033. Bude obsahovat přepěťovou ochranu, vypínač, přepínač a přívodku pro napájení z náhradního zdroje NZ. Z rozvaděče RP-P1033 bude napájen stávající rozvaděč technologie uvnitř TO R-P1033, stávající rozvaděč RP-P1034 a nově rozvaděč pro PZZ P1032 RP-P1032. Přívodka pro napájení z NZ bude pro všechny 3 přejezdy P1032, P1033 a P1034.

Kabel vedený z rozvaděče RP-P1033 bude ukončen v rozvaděči RP-P1032, který bude umístěn u technologického objektu TO P1032. Z rozvaděče RP-P1032 bude napájen rozvaděč technologie uvnitř TO R-P1032.

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

Realizace stavby dle schválené projektové dokumentace není podmíněna výjimkou z norem a předpisů.

Při použití dosud nezavedeného zařízení je nutné v rámci stavby provést jeho technické schválení a požádat o ověřovací provoz.

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

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Podmínky uvedené ve stanoviscích budou zpracovány v projektové dokumentaci stavby a písemná vyjádření a stanoviska jsou součástí Dokladové části.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území

Stavba se nedotkne ochrany nemovitých kulturních památek ani chráněných území.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a její realizací se toto pásmo nezmění.

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.

Stavební záměr vzhledem ke svému charakteru neklade nároky na zdroje surovin, vody ani likvidaci odpadních vod. Stavba při provozu neprodukuje odpady.

Při stavbě nebudou prováděny demolice.

V rámci stavby nedojde k významnému přesunu odkopané zeminy.

Odpad bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

Skládka nebezpečného odpadu:

- RUMPOLD 01 - Vodňany s.r.o. Stožická 1241/3, Vodňany, 389 01 (vzdálenost od stavby 50 km)

Uvedené zařízení pro nakládání s odpady není pro zhotovitele závazné.

i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Realizace stavby se předpokládá v roce 2026.

Stavba není členěna na etapy.

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

Všechny použité prvky a zařízení musí být schváleny nebo pro ně bude povolen ověřovací provoz ve smyslu směrnice SŽDC č. 34 pro uvádění výrobků do provozu. Pro prvky interoperability musí být doloženy ES prohlášení o shodě a kopie platných certifikátů včetně souvisejícího technického souboru dokumentace.

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška 177/95Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Délku trvání zkušebního provozu určí Drážní úřad.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.

k) Orientační náklady stavby

Celkové investiční náklady jsou odhadovány na cca XX mil. Kč bez DPH.

## B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

a) Urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení

Jedná se o stavbu technické infrastruktury.

Stavba je umístěna na drážních pozemních a vymezena stávající polohou železničních stanic a železniční trati.

b) Architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Netýká se.

## 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

Stavební záměr je členěn na jednotlivé objekty technologické a stavební části:

### Technologická část:

Na přejezdu jsou navrženy dva stojany výstražníků se závorami (A, B). Výstražníky budou použity plastové, v LED provedení a budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. DZ A32a bude v základním provedení (1200 mm). Závorová břevna budou kompozitní bez LED břevnových svítilen.

Informace o stavu přejezdu bude přenášena strojvedoucímu prostřednictvím přejezdníků.

Přejezdníky budou s aktivním bílým světlem, žlutá světla neaktivní z odrazového materiálu, základní návěst přejezdníků bude „Otevřený přejezd“.

Informace o stavu přejezdu budou přenášeny do diagnostického systému na pracovišti dirigujícího dispečera v ŽST Volary. K přenosu bude využit stávající diagnostický systém REMOTE 96, po stávajícím kabelu.

V rámci stavby bude provedena úprava a výměna softwaru v diagnostickém serveru v ŽST Volary.

V dopravně Lenora bude ve služební místnosti osazena ovládací skříňka pro ovládání nového PZS v km 61,796 (P1032) při posunu (s možností výluky PZS). Pro zajištění činnosti PZS při odjezdu z dopravní Lenora bude PZS ovládáno pomocí pageru kompatibilního s ostatními zařízeními v dané lokalitě.

Stávající přejezdník X617 v km 61,710 bude přemístěn do km 61,161, nově bude označen X611. Nový kmenový přejezdník X611 zajistí přenos informace o stavu PZS P1032 a P1033 strojvedoucímu.

Ovládání PZS bude ve směru od Volar automatické. Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením budou použity nové počítače náprav zavedeného typu. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem bude využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav.

Stávající počítače náprav umístěné ve stávajícím technologickém objektu PZS v km 62,771 (P1034) budou nahrazeny novými počítači náprav s umístěním v novém technologickém objektu PZS v km 61,796 (P1032). Nové počítače náprav budou využity pro ovládání PZS P1032, P1033 a P1034, k napojení venkovních čidel budou využity stávající kabely.

Nově dodané prvky interoperability (počítače náprav) musí být pokryty platným ES prohlášením o shodě a příslušným certifikátem. Systémy detekce vlaků musí být v souladu se specifikací ERA/ERTMS/033281 verze 5.0.

Musí být dodrženy podmínky dle TNŽ 34 2620 odstavce 6.1.2 délka úseku kontroly volnosti nesmí být menší než 24 metrů a zároveň musí být nejméně taková, aby při jízdě krátkého rychlého vozidla nebyla narušena správná činnost navazujícího zabezpečovacího zařízení a odstavce 6.2.5 hranice úseků pro kontrolu volnosti průjezdného průřezu jízdní cesty musí být situovány tak, aby bylo zajištěno, že při vyhodnocení volnosti úseku jsou nápravy drážních vozidel vzdáleny více než 4,2 metru od námezníků.

Snímače počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem musí být umístěny nejméně 5 metrů od okraje vozovky nebo 4,75 metru od okraje chodníku.

U venkovních prvků pro PZZ bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem.

Technologie PZS bude umístěna do nového zatepleného technologického domku se sedlovou střechou, s indikací otevření vstupních dveří. Dveřní kontakt bude připraven pro možnost budoucího zapojení do DDTS (dálková diagnostika technologických systémů) dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění. Vzhledem k umístění elektronických doplňků bude použit domek se zateplením a možností temperování. Kolem technologického domku bude vybudována zpevněná plocha, která zabráni prorůstání travin, v minimální šíři 1m.

Pro umístění technologického domku byl vytipován pozemek p.č. 286/7 v k.ú. Lenora ve vlastnictví Obce Lenora.

PZS bude vybaveno kombinovanou sdruženou plastovou skříní pro přejezdy (místní ovládání přejezdu, telefon, napájecí část). Skříň bude umístěna vedle technologického domku v místě s přímou viditelností do oblasti přejezdu.

V rámci výstavby přejezdového zabezpečovacího zařízení budou výkopové práce probíhat v rozsahu km 61,084 – km 62,124.

V rozsahu výkopových prací budou do výkopů přiloženy dvě trubky HDPE pr.40 a kabel 10XN.

Kabelizace je navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE.

PZS bude doplněno o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

Přibližovací úsek PZS ve směru od Volar je vypočten a situován na rychlost 60 km/hod.

#### Stavební část:

- SO 01-10-01 Lenora - Volary, železniční svršek, km 61,313-61,971

#### Staničení:

Staničení bylo převzato z nestavebního projektu stávajícího stavu. Referenční staničení je konec přechodnice v km 61,311 771.

#### Rychlosti:

Ve stávajícím stavu je maximální traťová rychlost 50 km/h. Navržené řešení umožňuje do budoucna zavést rychlostní profil V130. Navržené rychlosti jsou 50/55.

#### Směrové a výškové řešení:

*Začátek směrových a výškových úprav:* km 61,313 335

*Začátek výměny žel. svršku (bet. pražce):* km 61,351 722

*Začátek pražců „Y“:* km 61,377 125

*Konec pražců „Y“:* km 61,898 525

*Konec výměny žel. svršku:* km 61,923 927

*Konec směrových a výškových úprav:* km 61,970 855

Pro návrh směrového řešení byly převzaty tečny z nestavebního projektu stávajícího stavu dodaného SŽG. Byl navržen složený směrový oblouk ze tří poloměrů.

Navržená niveleta TK respektuje stávající výškový profil trati a ne navržená se zdvihy do 10 cm.

#### Kolejnice

Výměna žel. svršku je navržena od km 61,351 722 až do km 61,923 927.

V rekonstruovaném úseku budou použity nové kolejnice tvaru 49E1 z oceli třídy R260 min. dl. 74 m.

#### Pražce

V celém řešeném oblouku budou použity ocelové pražce tv. „Y“ na začátku i na konci úseku s dostatečným přesahem do přímé v min. dl. 20,0 m. Detaily navrženého řešení jsou uvedeny v kladecím plánu.

Na začátku i na konci úseku budou doplněny nové bet. pražce dl. 2,60 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Rozdělení pražců Y bude „k“ (1320 mm). Pražce tv. „Y“ pod konstrukcí železničního přejezdu (pražce č. 319 - 324) budou v antikorozi úpravě včetně upevňovadel. Pražce v antikorozi úpravě budou dodány z výroby. Celkový počet Y pražců je 396 ks, z toho 2 ks přechodových pražců.

Rozšíření rozchodu v oblouku se v každém poloměru mění: v oblouku R = 189 m je  $\Delta u = 12$  mm, výběh rozšíření je  $Lu = 25,000$  m; v oblouku R = 179,8 m je  $\Delta u = 14$  mm, výběh rozšíření je  $Lu1 = Lu2 = 2,000$  m; v oblouku R = 168 m je  $\Delta u = 16$  mm, výběh rozšíření je  $Lu = 22,000$  m.

#### Kolejové lože

Kolejové lože v celém úseku bude nové. V úseku zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží pod přejezdovou konstrukcí včetně výběhu, bude stávající kolejové lože odtěženo a bude s ním naloženo jako s odpadem. Po zřízení ZKPP bude zřízeno nové kolejové lože.

Kolejové lože musí být v plném profilu konsolidováno před zřízením závěrných svarů dynamickým stabilizátorem s řízeným poklesem podle předpisu SŽDC S 3/2.

Kolejové lože je navrženo vlevo trati jako uzavřené, aby mohl být zřízen trativod a byl minimalizován zásah do přilehlého svahu, vpravo jako otevřené, v úseku žel. přejezdu bude lože uzavřené, ve skalním zářezu bude lože otevřené z obou stran. Přechod z otevřeného na uzavřené kolejové lože je navržen ve sklonu max 1:12, v něm se bude plynule měnit výška stezky a šířka tělesa železničního spodku.

V místech se směrovou a výškovou úpravou koleje bude kolejové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

#### Stykovaná kolej

V řešeném úseku zůstane zachována stykovaná kolej. Zřízení stykované koleje bude provedeno v souladu s předpisem SŽDC S3 díl XI Uspořádání stykované a bezstykové koleje. Základní délka kolejnic ve stykované koleji je 25 m. Kolejnicové styky budou umístěny v koleji vstřícně. V obloucích je nutno použít zkrácených kolejnic do vnitřního kolejnicového pásu. V dlouhých obloucích o poloměru menším než 188 m je nutné k dosažení přípustné hodnoty nevstřícnosti navrhnout individuální řešení v realizační dokumentaci stavby a musí být odsouhlaseno objednatelem.

#### Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle dopisu Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GŘ-O13 odchýlně od předpisu SŽDC S3 „Železniční svršek“. Zajištění PPK bude realizováno pomocí bodů železničního bodového pole.

#### Kapacitní údaje:

|                                  |             |
|----------------------------------|-------------|
| Směrová a výšková úprava         | 85,315 m    |
| Výměna kolejnic                  | 572,205 m   |
| Výměna pražců – nové bet. pražce | 50,805 m    |
| Výměna pražců – nové Y pražce    | 521,400 m   |
| Pražce v antikoroziční úpravě    | 6 ks pražců |

- SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971

Rekonstrukce železničního spodku je navržena pouze v rozsahu zesílené konstrukce pražcového podloží pod železničním přejezdem. Dále je dle požadavku správce navrženo odvodnění PTŽS v rozsahu výměny žel. svršku.

#### Plán tělesa železničního spodku

Plán tělesa železničního spodku je navržena jednostranně skloněná ve sklonu 5%. V úseku, kde se s úpravou PTŽS neuvažuje, je uvažována teoretická pláň tělesa žel. spodku ve sklonu 5% (vykresleno v příčných řezech čárkovaně).

Plán je na začátku úseku v přímé a v první části složeného oblouku do KO/ZO v km 61,534 580 navržena jednostranně skloněná vpravo ve sklonu 5%. Trať v tomto místě vede na náspu a v případě dostředného sklonu pláň (vlevo) by byly nutné rozsáhlejší úpravy pro rozšíření drážní stezky. Skloněním pláň na druhou stranu se tyto úpravy eliminují na minimum. Od KO/ZO v km 61,534 580 je navržena PTŽS skloněná 5% vlevo.

Změna sklonu pláň je navržena v oblouku o  $R = 189$  m. Změna sklonu se uskuteční na dl. 6,0 m.

Změna výšky PTŽS při přechodu mezi jednotlivými druhy pražců se uskuteční výběhem v dl. 5,0 m pod pražci s nižší předepsanou tl. kol. lože (tedy pod ocelovými pražci Y). Tato změna se nesmí uskutečnit pod výhybkou, LIS, kolejnicovým stykem nebo pod přejezdem.

#### Geotechnický průzkum

V rámci stavby byl pro posouzení únosnosti žel. spodku proveden geotechnický průzkum firmou Waltec GDS, s.r.o. Byly provedeny celkem dvě kopané sondy – před a za přejezdem. Byly provedeny

zatěžovací zkoušky. V přímém podloží žel. přejezdu byly zastiženy balvany - 10% o velikosti až 40 cm a 25% do 25 cm. Lze tedy očekávat i výchozy pevného skalního podkladu. Statická zatěžovací zkouška byla provedena na upravené zemní pláni po odstranění balvanů velké frakce.

Zesílená konstrukce pražcového podloží

Začátek ZKPP: km 61,791

Konec ZKPP: km 61,808

Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla navržena tato skladba ZKPP:

- |                                                             |             |
|-------------------------------------------------------------|-------------|
| - Kolejové lože                                             | tl. 0,300 m |
| - Konstrukční vrstva – ŠD 0/63 kv                           | tl. 0,300 m |
| - Podkladní (zesilující) vrstva – SC 0/32, C <sub>5/6</sub> | tl. 0,300 m |
| - Zhutněná zemní pláň                                       |             |

Přes uvedený přejezd přechází místní komunikace s odhadovanou hodnotou 40 TNV/24 hod (sčítání dopravy nebylo dle ŘSD provedeno a náhradní hodnota TDZprej byla stanovena dle Ž11 104). Jako podkladní (zesilující) vrstva byla zvolena směs kameniva stmelena cementem (SC 0/32, C<sub>5/6</sub>), dle přílohy 13 SŽ S4.  $E_{mat, 1} = 140$  MPa, min. tloušťka  $h_{PV, ZKPP} = 0,30$  m. Konstrukční vrstva byla navržena ze štěrkodrti ŠD 0/63kv z důvodu jejího vyššího materiálového modulu nutného pro dosažení požadované hodnoty  $E_{min, PL}$ .

#### Odvodnění

Odvodnění ve skalní zářezu je navrženo vyfrézováním příkopu/žlabu do skalního zářezu. Dno bude v případě velkých nerovností zpevněno a vyrovnáno betonem. Příkop bude vyspádován v minimálním sklonu 1,50‰ proti směru staničení až k náspu v km 61,548 kde bude vyveden na terén. Konec příkopu bude zpevněn tvárnici TZZ5 v dl. 6,900 m.

Od km 61,675 bude trať odvodněna pomocí nového trativodu. Trativod bude zřízen až do km 61,944, kde bude pod kolejí svodným potrubím převeden na druhou stranu a vyústěn na svah. Trativod bude zakončen prefabrikovanou trativodní výustí. Trativod bude vyveden na pozemek parc. č. 316/12 ve vlastnictví obce Lenora. Vyvedení trativodu na tento pozemek bylo předjednáno s paní starostkou obce Lenora.

Trativodní větev je dlouhá celkem 266,0 m. Trativod je ukončen prefabrikovanou trativodní výustí. Potrubí bude plastové PEHD DN 200, trativodní šachty budou také z plastu o vnitřním průměru DN 400. Sклон trativodu v km 61,675 – 61,756 bude ve sklonu min. 3,0 ‰ a bude uložen do betonového lože. Od km 61,756 bude trativodní potrubí ve sklonu více než 10,0 ‰. Trativodní potrubí bude uloženo na vyrovnávací vrstvu štěrkopísku fr. 0/32 tl. 0,050 m, trativodní rýha bude vyložena filtrační geotextilií a vyplněna jednotnou výplní drceným kamenivem fr. 16/32. Trativodní šachty budou uloženy na vyrovnávací vrstvu ze štěrkopísku tl. 0,200 m a zasypány propustným nenamrzavým materiálem.

Do trativodní větve bude zaústěn i příčný odvodňovací žlab odvodňující komunikaci u přejezdu. Žlab bude pomocí svodného potrubí zaústěn do trativodní šachty Š7. Svodné potrubí a odvodňovací žlab jsou součástí SO 01-50-01 Obec Lenora, pozemní komunikace na přejezdu P1032.

ZKPP po žel. přejezdem bude odvodněno pomocí výše popsané trativodní větve.

Vzhledem k zastiženému skalnímu podloží v kopaných sondách při IGP, bude pravděpodobně při výkopových pracích (při zřizování odvodnění, zejména příkopu ve skalním zářezu a trativodů), nutné použití speciální rozpojovací mechanismy – rozrývače, sklaní fréza, skalní lžíce, kladiva.

Kapacitní údaje:

|                                          |             |
|------------------------------------------|-------------|
| Zpevněný příkop tvárnice TZZ 5 dl. 6,9 m | (23 ks)     |
| Trativodní potrubí PEHD DN 200           | dl. 266,0 m |
| Trativodní šachta PEHD DN 400            | 13 ks       |

Prefabrikovaná trativodní výust'

1 ks

- SO 01-14-01 Lenora - Volary, výstroj trati

V rámci stavebního objektu výstroje trati je uvažováno s odstraněním těchto návěstí:

- km 61,504 Výstražný kolík vpravo
- km 61,871 Sklonovník, vpravo
- km 62,086 Výstražný kolík vlevo

Nově budou umístěny návěsti:

- km 61,346 Sklonovník vpravo
- km 61,397 Sklonovník vlevo
- km 61,519 Sklonovník vpravo
- km 61,600 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,759 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,811 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,885 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,968 Sklonovník vpravo i vlevo

- SO 01-13-01 Lenora - Volary, Přejezd P1032

Přejezdová konstrukce

Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena novou. Nová přejezdová konstrukce bude tvořena vnějšími a vnitřními polymerbetonovými přejezdovými panely na ocelových nosičích. Šířka přejezdové konstrukce bude 7,100 m.

Vstupní parametry návrhu přejezdové konstrukce:

- rychlostní pásmo železnice RPO (traťová rychlost 60 km/h)
- Kategorie zatížení přejezdu Malé zatížení (počet 52 TNV/den)

Přejezdová konstrukce musí splňovat parametry uvedené ve vzorových listech Ž11 Železniční přejezdy a přechody, konkrétně Ž 11 1.5 „Přejezdy a přechody v kolejích 4. - 6. řádu v rychlostním pásmu RPO (V ≤ 60 km/h) s nízkým dopravním zatížením“.

Vnější panely budou uloženy v prefabrikovaných závěrných zídkách uložených na prefabrikovaném betonovém základu s vyrovnávací vrstvou z cementové malty max. tl. 0,020 m. Betonový základ bude na podsypu ze štěrkodrti tl. 0,150 m.

Stýčné spáry mezi závěrnými zídkami a komunikací a při napojení nové obrusné vrstvy komunikace na stávající povrch budou zality pružnou zálivkou.

Pro plynulé navázání přejezdové konstrukce na stávající komunikaci budou závěrné zídky vpravo sníženy o 30 mm a vnější panely ukloněny.

- SO 01-50-01 Obec Lenora, pozemní komunikace na přejezdu P1032

Úprava komunikace

Za závěrnými zídkami je navržena úprava komunikace navržena v nezbytném rozsahu pro plynulé navázání na stávající komunikaci. Vzhledem k charakteru přejezdu a výškovému vedení komunikace byly pro výškové napojení využity minimální hodnoty zakružovacích oblouků při rekonstrukci stávajících přejezdů ve stísněných poměrech – dle normy min.  $R_v = 20$  m (pro komunikace s provozem autobusů) a min. poloměr  $R_u = 75$  m.

Navržený minimální poloměr vrcholového zakružovacího oblouku v projektu je  $R_v = 25$  m, minimální poloměr údolnicového zakružovacího oblouku v projektu je  $R_u = 75$  m.

Délka úpravy komunikace vlevo je 17,513 m v ose komunikace, délka úprav vpravo je 16,784 m v ose komunikace.

Skladba vozovky je navržena dle platných TP 170 a je zaměnitelná za jinou vhodnou konstrukci při splnění podmínek TP 170. Navržená konstrukce vozovky:

D2-N-3-VI-PIII

|         |       |
|---------|-------|
| ACO 11  | 50mm  |
| R-mat   | 50mm  |
| min ŠDB | 200mm |

Napojení nové konstrukce vozovky musí být provedeno zazubením vrstev do stávající komunikace. Všechny spoje – mezi závěrnou zídou a komunikací a při napojení na stávající komunikaci budou zality pružnou asfaltovou zálivkou.

Odvodnění komunikace u železničního přejezdu

Odvodnění železničního přejezdu vpravo je řešeno gravitačně sklonem navazující komunikace směrem od přejezdu. Odvodnění komunikace vlevo je řešeno příčným prahem z monobloků RD 200 mm. Příčný práh bude nový, umístěný 3,932 m od osy koleje (osa konstrukce příčného prahu). Příčný práh bude zakončen koncovým kusem s bočním vyústěním a bude pomocí svodného potrubí DN 200 zaústěn do trativodní šachty Š7, která je součástí SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971.

- SO 02-86-01 Přípojka NN pro PZZ P1032

Místo připojení pro budované PZZ P1032 bude stávající sdružená skříň RE-SŽ+RP-P1033, která je umístěna v blízkosti přejezdu P1033 u TO PZZ P1033. Ve stávajícím stavu je ze skříně napájeno PZZ P1033 a PZZ P1034.

V elektroměrovém rozvaděči RE-EG.D bude navýšeno hlavní jištění (dle smlouvy o připojení č. 900222283445) na hodnotu 3x32 A. Stávající jištění před elektroměrem je 3x25 A. Kabel do RE-SŽ+RP-P1033 zůstane stávající.

U TO PZZ P1033 stojí sestava rozvaděčů RE-SŽ(podružný)+RP-P1033. Tato sestava bude demontována a nahrazena novým sdruženým rozvaděčem (pilířem) RP-P1033. Bude obsahovat přepětovou ochranu, vypínač, přepínač a přívodku pro napájení z náhradního zdroje NZ. Z rozvaděče RP-P1033 bude napájen stávající rozvaděč technologie uvnitř TO R-P1033, stávající rozvaděč RP-P1034 a nově rozvaděč pro PZZ P1032 RP-P1032. Přívodka pro napájení z NZ bude pro všechny 3 přejezdy P1032, P1033 a P1034.

Kabel vedený z rozvaděče RP-P1033 bude ukončen v rozvaděči RP-P1032, který bude umístěn u technologického objektu TO P1032. Z rozvaděče RP-P1032 bude napájen rozvaděč technologie uvnitř TO R-P1032.

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

Stavba má nevýrobní charakter a neklade požadavky na zdroje surovin, vody a likvidaci odpadů. Stavba nevyžaduje nové napojení na veřejnou a technickou infrastrukturu.

c) Celková spotřeba vody

Stavba neklade nároky na zdroje vody.

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

Dne 8. 6. 2022 nabyla účinnosti novelizovaná směrnice SŽ SM096 pro nakládání s odpady. V souladu s touto směrnicí zpracuje zhotovitel stavby „Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby“ a „Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady“ (viz příloha B.1 směrnice). Závěrečnou

zprávu zhotovitel zpracuje jako podklad pro kolaudaci stavby. V dostatečném předstihu ji předá ke kontrole zástupci investora.

V souladu se zákonem 541/2020 Sb. a SM96 bude maximální možné množství materiálu recyklováno, případně předáno odpovědné osobě k recyklaci. Pouze materiál, který recyklovat nelze, bude uložen na skládku. Minimální procento recyklovaného materiálu je 70%.

Stavba má nevýrobní charakter a po dobu své životnosti nebude produkovat odpad ani emise.

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

Stavba nevyžaduje napojení na technickou veřejnou infrastrukturu komunikační sítě.

#### B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

a) Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

Netýká se této stavby.

#### B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

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

Jedná se o neelektrizovanou trať, vlivy energetického vedení nejsou uvažovány.

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

Stavba nevyžaduje zvláštní opatření proti vlivu bludných proudů.

#### B.2.6 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

a) Popis stávajícího stavu

Železniční přejezd P1032 v km 61,769 s místní komunikací je ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Železniční trať Strakonice – Volary je regionální jednokolejná trať. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽ D3, pracoviště dirigujícího dispečera pro úsek Strakonice - Vimperk je v ŽST Vimperk, pro úsek Vimperk - Volary v ŽST Volary. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě, traťová třída zatížení C2.

Křižování, předjíždění a dostižení vlaků je dovoleno v dopravních D3 Strunkovice nad Volyňkou, Volyně, Čkyně a Bohumilice v Čechách. K pravidelnému křižování vlaků dochází především v dopravně D3 Čkyně, Vimperk a Lenora, ve třech případech (ráno mezi 5 – 7 hod.) také v dopravně D3 Strunkovice nad Volyňkou.

Stávající traťová rychlost v úseku Strakonice - Strunkovice nad Volyňkou je 60km/h, v úseku Strunkovice nad Volyňkou - Volary je 50km/h a zábrzdna vzdálenost na celé trati je 400 metrů.

b) Popis navrženého řešení

Na přejezdu jsou navrženy dva stojany výstražníků se závory (A, B). Výstražníky budou použity plastové, v LED provedení a budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. DZ A32a bude v základním provedení (1200 mm). Závorová břevna budou kompozitní bez LED břevnových svítilen.

Informace o stavu přejezdu bude přenášena strojvedoucímu prostřednictvím přejezdníků.

Přejezdníky budou s aktivním bílým světlem, žlutá světla neaktivní z odrazového materiálu, základní návěst přejezdníků bude „Otevřený přejezd“.

Informace o stavu přejezdu budou přenášeny do diagnostického systému na pracovišti dirigujícího dispečera v ŽST Volary. K přenosu bude využit stávající diagnostický systém REMOTE 96, po stávajícím kabelu.

V rámci stavby bude provedena úprava a výměna softwaru v diagnostickém serveru v ŽST Volary.

V dopravě Lenora bude ve služební místnosti osazena ovládací skříňka pro ovládání nového PZS v km 61,796 (P1032) při posunu (s možností výluky PZS). Pro zajištění činnosti PZS při odjezdu z dopravy Lenora bude PZS ovládáno pomocí pageru kompatibilního s ostatními zařízeními v dané lokalitě.

Stávající přejezdník X617 v km 61,710 bude přemístěn do km 61,161, nově bude označen X611. Nový kmenový přejezdník X611 zajistí přenos informace o stavu PZS P1032 a P1033 strojvedoucímu.

Ovládání PZS bude ve směru od Volar automatické. Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením budou použity nové počítače náprav zavedeného typu. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem bude využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav.

Stávající počítače náprav umístěné ve stávajícím technologickém objektu PZS v km 62,771 (P1034) budou nahrazeny novými počítači náprav s umístěním v novém technologickém objektu PZS v km 61,796 (P1032). Nové počítače náprav budou využity pro ovládání PZS P1032, P1033 a P1034, k napojení venkovních čidel budou využity stávající kabely.

Nově dodané prvky interoperability (počítače náprav) musí být pokryty platným ES prohlášením o shodě a příslušným certifikátem. Systémy detekce vlaků musí být v souladu se specifikací ERA/ERTMS/033281 verze 5.0.

Musí být dodrženy podmínky dle TNŽ 34 2620 odstavce 6.1.2 délka úseku kontroly volnosti nesmí být menší než 24 metrů a zároveň musí být nejméně taková, aby při jízdě krátkého rychlého vozidla nebyla narušena správná činnost navazujícího zabezpečovacího zařízení a odstavce 6.2.5 hranice úseků pro kontrolu volnosti průjezdného průřezu jízdní cesty musí být situovány tak, aby bylo zajištěno, že při vyhodnocení volnosti úseku jsou nápravy drážních vozidel vzdáleny více než 4,2 metru od námezníků.

Snímače počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem musí být umístěny nejméně 5 metrů od okraje vozovky nebo 4,75 metru od okraje chodníku.

U venkovních prvků pro PZZ bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem.

Technologie PZS bude umístěna do nového zatepleného technologického domku se sedlovou střechou, s indikací otevření vstupních dveří. Dveřní kontakt bude připraven pro možnost budoucího zapojení do DDTS (dálková diagnostika technologických systému) dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění. Vzhledem k umístění elektronických doplňků bude použit domek se zateplením a možností temperování. Kolem technologického domku bude vybudována zpevněná plocha, která zabráni prorůstání travin, v minimální šíři 1m.

Pro umístění technologického domku byl vytipován pozemek p.č. 286/7 v k.ú. Lenora ve vlastnictví Obce Lenora.

PZS bude vybaveno kombinovanou sdruženou plastovou skříní pro přejezdy (místní ovládání přejezdu, telefon, napájecí část). Skříň bude umístěna vedle technologického domku v místě s přímou viditelností do oblasti přejezdu.

V rámci výstavby přejezdového zabezpečovacího zařízení budou výkopové práce probíhat v rozsahu km 61,084 – km 62,124.

V rozsahu výkopových prací budou do výkopů přiloženy dvě trubky HDPE pr.40 a kabel 10XN.

Kabelizace je navržena v provedení podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem – typu TCEPKPFLEZE.

PZS bude doplněno o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

Přibližovací úsek PZS ve směru od Volar je vypočten a situován na rychlost 60 km/hod.

c) Energetické výpočty - spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinku.

Pro napájení nového přejezdového zabezpečovacího zařízení je požadován min příkon 3kW.

## B.2.7 ZÁKLADNÍ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

a) Stručný popis stávajícího stavu

*Železniční svršek:*

Stávající železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru S49 na dřevěných a ocelových pražcích. Řešený úsek trati vede převážně v oblouku ve skalním zářezu.

*Železniční spodek :*

Stávající stav žel. spodku není znám, pravděpodobně je původní z doby výstavby trati. Dle provedeného inženýrskogeologického průzkumu byly v podloží zjištěny písčité jíly, jílovité písky a v podloží pak byly zastíženy balvany.

*Železniční přejezd:*

Železniční přejezd P1032 v evid. km 61,796 se nachází v katastrálním území Lenora v obci Lenora v Jihočeském kraji. Jedná se o úrovněvé křížení jednokolejné regionální žel. trati s účelovou komunikací. Úhel křížení žel. trati s komunikací je 75°, přejezd se nachází v levém oblouku o poloměru R = 168 m s převýšením 111 mm. Stávající přejezdová konstrukce je živičná, žlábek pro okolek je vytvořen zdvojenou kolejnicí. Navazující komunikace je asfaltová. Pod přejezdovou konstrukcí jsou kolejnice tv. S49 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním. Šířka stávající přejezdové konstrukce je 5,66 m, navazující komunikace má proměnlivou šířku mezi 3,500 – 4,500 m. Komunikace vlevo klesá směrem k přejezdu a není odvodněna, komunikace vpravo klesá směrem od přejezdu a je odvodněna spádem komunikace. Železniční přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži doplněnými o dopravní značení P6 - Stůj, dej přednost v jízdě. Traťová rychlost přes přejezd je v obou směrech 50 km/h.

Stávající komunikace navazující na žel. přejezd P1032 je asfaltová. Výškové vedení komunikace je nevyhovující.

Přejezd P1032 je bez přípojky NN, na přejezdu není umístěna žádná technologie.

b) Stručný popis navrženého řešení

- SO 01-10-01 Lenora - Volary, železniční svršek, km 61,313-61,971

Staničení:

Staničení bylo převzato z nestavebního projektu stávajícího stavu. Referenční staničení je konec přechodnice v km 61,311 771.

#### Rychlosti:

Ve stávajícím stavu je maximální traťová rychlost 50 km/h. Navržené řešení umožňuje do budoucna zavést rychlostní profil V130. Navržené rychlosti jsou 50/55.

#### Směrové a výškové řešení:

*Začátek směrových a výškových úprav:* km 61,313 335

*Začátek výměny žel. svršku (bet. pražce):* km 61,351 722

*Začátek pražců „Y“:* km 61,377 125

*Konec pražců „Y“:* km 61,898 525

*Konec výměny žel. svršku:* km 61,923 927

*Konec směrových a výškových úprav:* km 61,970 855

Pro návrh směrového řešení byly převzaty tečny z nestavebního projektu stávajícího stavu dodaného SŽG. Byl navržen složený směrový oblouk ze tří poloměrů.

Navržená niveleta TK respektuje stávající výškový profil trati a ne navržená se zdvihy do 10 cm.

#### Kolejnice

Výměna žel. svršku je navržena od km 61,351 722 až do km 61,923 927.

V rekonstruovaném úseku budou použity nové kolejnice tvaru 49E1 z oceli třídy R260 min. dl. 74 m.

#### Pražce

V celém řešeném oblouku budou použity ocelové pražce tv. „Y“ na začátku i na konci úseku s dostatečným přesahem do přímé v min. dl. 20,0 m. Detaily navrženého řešení jsou uvedeny v kladecím plánu.

Na začátku i na konci úseku budou doplněny nové bet. pražce dl. 2,60 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Rozdělení pražců Y bude „k“ (1320 mm). Pražce tv. „Y“ pod konstrukcí železničního přejezdu (pražce č. 319 - 324) budou v antikoroziční úpravě včetně upevňovadel. Pražce v antikoroziční úpravě budou dodány z výroby. Celkový počet Y pražců je 396 ks, z toho 2 ks přechodových pražců.

Rozšíření rozchodu v oblouku se v každém poloměru mění: v oblouku  $R = 189$  m je  $\Delta u = 12$  mm, výběh rozšíření je  $Lu = 25,000$  m; v oblouku  $R = 179,8$  m je  $\Delta u = 14$  mm, výběh rozšíření je  $Lu1 = Lu2 = 2,000$  m; v oblouku  $R = 168$  m je  $\Delta u = 16$  mm, výběh rozšíření je  $Lu = 22,000$  m.

#### Kolejové lože

Kolejové lože v celém úseku bude nové. V úseku zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží pod přejezdovou konstrukcí včetně výběhu, bude stávající kolejové lože odtěženo a bude s ním naloženo jako s odpadem. Po zřízení ZKPP bude zřízeno nové kolejové lože.

Kolejové lože musí být v plném profilu konsolidováno před zřízením závěrných svarů dynamickým stabilizátorem s řízeným poklesem podle předpisu SŽDC S 3/2.

Kolejové lože je navrženo vlevo trati jako uzavřené, aby mohl být zřízen trativod a byl minimalizován zásah do přilehlého svahu, vpravo jako otevřené, v úseku žel. přejezdu bude lože uzavřené, ve skalním zářezu bude lože otevřené z obou stran. Přechod z otevřeného na uzavřené kolejové lože je navržen ve sklonu max 1:12, v něm se bude plynule měnit výška stezky a šířka tělesa železničního spodku.

V místech se směrovou a výškovou úpravou koleje bude kolejové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

#### Stykovaná kolej

V řešeném úseku zůstane zachována stykovaná kolej. Zřízení stykované koleje bude provedeno v souladu s předpisem SŽDC S3 díl XI Uspořádání stykované a bezstykové koleje. Základní délka kolejnic ve stykované koleji je 25 m. Kolejnicové styky budou umístěny v koleji vstřícně. V obloucích je nutno použití zkrácených kolejnic do vnitřního kolejnicového pásu. V dlouhých obloucích o poloměru menším

než 188 m je nutné k dosažení přípustné hodnoty nevstřícnosti navrhnout individuální řešení v realizační dokumentaci stavby a musí být odsouhlaseno objednatelem.

#### Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle dopisu Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GŘ-O13 odchylně od předpisu SŽDC S3 „Železniční svršek“. Zajištění PPK bude realizováno pomocí bodů železničního bodového pole.

#### Kapacitní údaje:

|                                  |             |
|----------------------------------|-------------|
| Směrová a výšková úprava         | 85,315 m    |
| Výměna kolejnic                  | 572,205 m   |
| Výměna pražců – nové bet. pražce | 50,805 m    |
| Výměna pražců – nové Y pražce    | 521,400 m   |
| Pražce v antikoroziční úpravě    | 6 ks pražců |

#### ▪ SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971

Rekonstrukce železničního spodku je navržena pouze v rozsahu zesílené konstrukce pražcového podloží pod železničním přejezdem. Dále je dle požadavku správce navrženo odvodnění PTŽS v rozsahu výměny žel. svršku.

#### Plán tělesa železničního spodku

Plán tělesa železničního spodku je navržena jednostranně skloněná ve sklonu 5%. V úseku, kde se s úpravou PTŽS neuvažuje, je uvažována teoretická plán tělesa žel. spodku ve sklonu 5% (vykresleno v příčných řezech čárkovaně).

Plán je na začátku úseku v přímé a v první části složeného oblouku do KO/ZO v km 61,534 580 navržena jednostranně skloněná vpravo ve sklonu 5%. Trať v tomto místě vede na náspu a v případě dostředného sklonu pláň (vlevo) by byly nutné rozsáhlejší úpravy pro rozšíření drážní stezky. Skloněním pláň na druhou stranu se tyto úpravy eliminují na minimum. Od KO/ZO v km 61,534 580 je navržena PTŽS skloněná 5% vlevo.

Změna sklonu pláň je navržena v oblouku o  $R = 189$  m. Změna sklonu se uskuteční na dl. 6,0 m.

Změna výšky PTŽS při přechodu mezi jednotlivými druhy pražců se uskuteční výběhem v dl. 5,0 m pod pražci s nižší předepsanou tl. kol. lože (tedy pod ocelovými pražci Y). Tato změna se nesmí uskutečnit pod výhybkou, LIS, kolejnicovým stykem nebo pod přejezdem.

#### Geotechnický průzkum

V rámci stavby byl pro posouzení únosnosti žel. spodku proveden geotechnický průzkum firmou Waltec GDS, s.r.o. Byly provedeny celkem dvě kopané sondy – před a za přejezdem. Byly provedeny zatěžovací zkoušky. V přímém podloží žel. přejezdu byly zastiženy balvany - 10% o velikosti až 40 cm a 25% do 25 cm. Lze tedy očekávat i výchozy pevného skalního podkladu. Statická zatěžovací zkouška byla provedena na upravené zemní pláni po odstranění balvanů velké frakce.

#### Zesílená konstrukce pražcového podloží

Začátek ZKPP: km 61,791

Konec ZKPP: km 61,808

Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla navržena tato skladba ZKPP:

- |                                                             |             |
|-------------------------------------------------------------|-------------|
| - Kolejové lože                                             | tl. 0,300 m |
| - Konstrukční vrstva – ŠD 0/63 kv                           | tl. 0,300 m |
| - Podkladní (zesilující) vrstva – SC 0/32, C <sub>5/6</sub> | tl. 0,300 m |

- Zhutněná zemní pláš

Přes uvedený přejezd přechází místní komunikace s odhadovanou hodnotou 40 TNV/24 hod (sčítání dopravy nebylo dle ŘSD provedeno a náhradní hodnota TDZprej byla stanovena dle Ž11 104). Jako podkladní (zesilující) vrstva byla zvolena směs kameniva stmelená cementem (SC 0/32, C<sub>5/6</sub>), dle přílohy 13 SŽ S4.  $E_{mat, 1} = 140$  MPa, min. tloušťka  $h_{PV, ZKPP} = 0,30$  m. Konstrukční vrstva byla navržena ze štěrkodrti ŠD 0/63kv z důvodu jejího vyššího materiálového modulu nutného pro dosažení požadované hodnoty  $E_{min, PL}$ .

#### Odvodnění

Odvodnění ve skalní zářezu je navrženo vyfrézováním příkopu/žlabu do skalního zářezu. Dno bude v případě velkých nerovností zpevněno a vyrovnáno betonem. Příkop bude vyspádován v minimálním sklonu 1,50‰ proti směru staničení až k náspu v km 61,548 kde bude vyveden na terén. Konec příkopu bude zpevněn tvárnicemi TZZ5 v dl. 6,900 m.

Od km 61,675 bude trať odvodněna pomocí nového trativodu. Trativod bude zřízen až do km 61,944, kde bude pod kolejí svodným potrubím převeden na druhou stranu a vyústěn na svah. Trativod bude zakončen prefabrikovanou trativodní výústí. Trativod bude vyveden na pozemek parc. č. 316/12 ve vlastnictví obce Lenora. Vyvedení trativodu na tento pozemek bylo předjednáno s paní starostkou obce Lenora.

Trativodní větev je dlouhá celkem 266,0 m. Trativod je ukončen prefabrikovanou trativodní výústí. Potrubí bude plastové PEHD DN 200, trativodní šachty budou také z plastu o vnitřním průměru DN 400. Sклон trativodu v km 61,675 – 61,756 bude ve sklonu min. 3,0 ‰ a bude uložen do betonového lože. Od km 61,756 bude trativodní potrubí ve sklonu více než 10,0 ‰. Trativodní potrubí bude uloženo na vyrovnávací vrstvu štěrkopísku fr. 0/32 tl. 0,050 m, trativodní rýha bude vyložena filtrační geotextílií a vyplněna jednotnou výplní drceným kamenivem fr. 16/32. Trativodní šachty budou uloženy na vyrovnávací vrstvu ze štěrkopísku tl. 0,200 m a zasypány propustným nenamrzavým materiálem.

Do trativodní větve bude zaústěn i příčný odvodňovací žlab odvodňující komunikaci u přejezdu. Žlab bude pomocí svodného potrubí zaústěn do trativodní šachty Š7. Svodné potrubí a odvodňovací žlab jsou součástí SO 01-50-01 Obec Lenora, pozemní komunikace na přejezdu P1032.

ZKPP po žel. přejezdem bude odvodněno pomocí výše popsané trativodní větve.

Vzhledem k zastiženému skalnímu podloží v kopaných sondách při IGP, bude pravděpodobně při výkopových pracích (při zřizování odvodnění, zejména příkopu ve skalním zářezu a trativodů), nutné použití speciální rozpojovací mechanismy – rozrývače, sklaní fréza, skalní lžíce, kladiva.

#### Kapacitní údaje:

|                                          |             |
|------------------------------------------|-------------|
| Zpevněný příkop tvárnice TZZ 5 dl. 6,9 m | (23 ks)     |
| Trativodní potrubí PEHD DN 200           | dl. 266,0 m |
| Trativodní šachta PEHD DN 400            | 13 ks       |
| Prefabrikovaná trativodní výúst          | 1 ks        |

- SO 01-14-01 Lenora - Volary, výstroj trati

V rámci stavebního objektu výstroje trati je uvažováno s odstraněním těchto návěstí:

- km 61,504 Výstražný kolík vpravo
- km 61,871 Sklonovník, vpravo
- km 62,086 Výstražný kolík vlevo

Nově budou umístěny návěsti:

- km 61,346 Sklonovník vpravo
- km 61,397 Sklonovník vlevo

- km 61,519 Sklonovník vpravo
- km 61,600 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,759 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,811 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,885 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,968 Sklonovník vpravo i vlevo

▪ SO 01-13-01 Lenora - Volary, Přejezd P1032

Přejezdová konstrukce

Stávající přejezdová konstrukce bude nahrazena novou. Nová přejezdová konstrukce bude tvořena vnějšími a vnitřními polymerbetonovými přejezdovými panely na ocelových nosičích. Šířka přejezdové konstrukce bude 7,100 m.

Vstupní parametry návrhu přejezdové konstrukce:

- rychlostní pásmo železnice RPO (traťová rychlost 60 km/h)
- Kategorie zatížení přejezdu Malé zatížení (počet 52 TNV/den)

Přejezdová konstrukce musí splňovat parametry uvedené ve vzorových listech Ž11 Železniční přejezdy a přechody, konkrétně Ž 11 1.5 „Přejezdy a přechody v kolejích 4. - 6. řádu v rychlostním pásmu RPO (V ≤ 60 km/h) s nízkým dopravním zatížením“.

Vnější panely budou uloženy v prefabrikovaných závěrných zídkách uložených na prefabrikovaném betonovém základu s vyrovnávací vrstvou z cementové malty max. tl. 0,020 m. Betonový základ bude na podsypu ze štěrkodrti tl. 0,150 m.

Styčné spáry mezi závěrnými zídkami a komunikací a při napojení nové obrusné vrstvy komunikace na stávající povrch budou zality pružnou zálivkou.

Pro plynulé navázání přejezdové konstrukce na stávající komunikaci budou závěrné zídky vpravo sníženy o 30 mm a vnější panely ukloněny.

▪ SO 01-50-01 Obec Lenora, pozemní komunikace na přejezdu P1032

Úprava komunikace

Za závěrnými zídkami je navržena úprava komunikace navržená v nezbytném rozsahu pro plynulé navázání na stávající komunikaci. Vzhledem k charakteru přejezdu a výškovému vedení komunikace byly pro výškové napojení využity minimální hodnoty zakružovacích oblouků při rekonstrukci stávajících přejezdů ve stísněných poměrech – dle normy min.  $R_v = 20$  m (pro komunikace s provozem autobusů) a min. poloměr  $R_u = 75$  m.

Navržený minimální poloměr vrcholového zakružovacího oblouku v projektu je  $R_v = 25$  m, minimální poloměr údolnicového zakružovacího oblouku v projektu je  $R_u = 75$  m.

Délka úpravy komunikace vlevo je 17,513 m v ose komunikace, délka úprav vpravo je 16,784 m v ose komunikace.

Skladba vozovky je navržena dle platných TP 170 a je zaměnitelná za jinou vhodnou konstrukci při splnění podmínek TP 170. Navržená konstrukce vozovky:

D2-N-3-VI-PIII

|         |       |
|---------|-------|
| ACO 11  | 50mm  |
| R-mat   | 50mm  |
| min ŠDB | 200mm |

Napojení nové konstrukce vozovky musí být provedeno zazuběním vrstev do stávající komunikace. Všechny spoje – mezi závěrnou zídou a komunikací a při napojení na stávající komunikaci budou zality pružnou asfaltovou zálivkou.

#### Odvodnění komunikace u železničního přejezdu

Odvodnění železničního přejezdu vpravo je řešeno gravitačně sklonem navazující komunikace směrem od přejezdu. Odvodnění komunikace vlevo je řešeno příčným prahem z monobloků RD 200 mm. Příčný práh bude nový, umístěný 3,932 m od osy koleje (osa konstrukce příčného prahu). Příčný práh bude zakončen koncovým kusem s bočním vyústěním a bude pomoci svodného potrubí DN 200 zaústěn do trativodní šachty Š7, která je součástí SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971.

- SO 02-86-01 Přípojka NN pro PZZ P1032

Místo připojení pro budované PZZ P1032 bude stávající sdružená skříň RE-SŽ+RP-P1033, která je umístěna v blízkosti přejezdu P1033 u TO PZZ P1033. Ve stávajícím stavu je ze skříně napájeno PZZ P1033 a PZZ P1034.

V elektroměrovém rozvaděči RE-EG.D bude navýšeno hlavní jištění (dle smlouvy o připojení č. 900222283445) na hodnotu 3x32 A. Stávající jištění před elektroměrem je 3x25 A. Kabel do RE-SŽ+RP-P1033 zůstane stávající.

U TO PZZ P1033 stojí sestava rozvaděčů RE-SŽ(podružný)+RP-P1033. Tato sestava bude demontována a nahrazena novým sdruženým rozvaděčem (pilířem) RP-P1033. Bude obsahovat přepětovou ochranu, vypínač, přepínač a přívodku pro napájení z náhradního zdroje NZ. Z rozvaděče RP-P1033 bude napájen stávající rozvaděč technologie uvnitř TO R-P1033, stávající rozvaděč RP-P1034 a nově rozvaděč pro PZZ P1032 RP-P1032. Přívodka pro napájení z NZ bude pro všechny 3 přejezdy P1032, P1033 a P1034.

Kabel vedený z rozvaděče RP-P1033 bude ukončen v rozvaděči RP-P1032, který bude umístěn u technologického objektu TO P1032. Z rozvaděče RP-P1032 bude napájen rozvaděč technologie uvnitř TO R-P1032.

#### B.2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY:

Vzhledem k tomu, že technologický objekt je klasifikován jako neobsluhovaný provoz bez trvalé přítomnosti obsluhy, která by mohla provést protipožární zásah, není nutno tento prostor vybavit přenosnými hasicími přístroji za předpokladu, že obsluha musí mít s sebou v automobilu při jakémkoliv oprávněném vstupu do technologického objektu 1 ks přenosný hasicí přístroj sněhový nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností 70B,C respektive práškový s hasící schopností 27A,183B,C. (tzn. s náplní kvalitního hasiva 5kg nebo 6 kg).

Po ukončení stavby zůstane zachována průjezdnost komunikací bez změny parametrů.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů. V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní požární technikou příslušných JPO HZS včetně místně příslušné JPO HZS Správy železnic, státní organizace.

Při zařizování RD a při jeho vlastním provozu, je nutno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení i jiných topných spotřebičů od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3:2010.

Na zemní kabelové vedení nejsou z hlediska požární bezpečnosti staveb žádné požadavky. Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách.

Vstupy do malých technologických objektů (technologický domek, technologický domek apod.) budou utěsněny požárními ucpávkami s požární odolností nejméně EI 30 a vstupy do objektů (výpravní budova, technologická budova apod.) s požární odolností nejméně EI 60.

Pokud do technologického 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.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení.

Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení zpracovat soupis požárních ucpávek a těsnění.

Provoz i výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č.133/1985 Sb. v platném znění. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

Po ukončení stavby budou na elektrickém zařízení provedeny revize dle platných předpisů.

Zhotovitel předá budoucímu správci stavby všechny doklady k technologickému domku, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky, včetně požárně bezpečnostního řešení. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude výše uvedeným doloženo zejména:

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

Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1

Třída reakce na oheň - A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém

Střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5.

Okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1m (např. betonová dlažba a šterk uložený na fólii či textilií) z důvodu zabránění prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých látek.

Výstavba technologických domků musí splňovat podmínky požární bezpečnosti uvedené v TNŽ 34 2612 "Ochrana zabezpečovacích zařízení před požárem".

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 nebude 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.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zhotovitel stavby odpovídá za předání úplné průvodní dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením vztahující se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.

Stav požární ochrany se po dokončení této stavby nezmění.

Technologický domek je zařazen do IV. bezpečnostní kategorie. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

Požadavek na zabezpečení bude stanoven pro stanovenou bezpečnostní kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM07.

#### B.2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

a) Kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov

Netýká se této stavby.

b) Posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií

Netýká se této stavby.

c) Stanovení celkové energetické spotřeby stavby

Pro napájení nového přejezdového zabezpečovacího zařízení je požadován min příkon 3kW.

#### B.2.10 HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a nedojde ke zvýšení maximální traťové rychlosti. Nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Je předpoklad, že v blízkosti obytné zástavby bude stavební činnost prováděna pouze v době od 07:00 do 21:00. V době od 21:00 do 07:00 mohou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti  $L_{Aeq, S} = 65$  dB pro dobu od 7:00 do 21:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

Nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které minimalizují vlivy na zhoršení kvality ovzduší v průběhu výstavby.

Součástí stavby nebude recyklace šterkového lože. Recyklační stanice je na základě §11 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší považována za vyjmenovaný stacionární zdroj a v příloze č. 2 tohoto zákona je uvedena pod kódem 5.11.

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou uvedeny v Zákoníku práce ve znění příslušných novel a předpisů.

Při montáži, provozu a údržbě zabezpečovacího zařízení 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 aby odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

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

Práce osamělého pracovníka v prostoru kolejíště a v bezprostřední blízkosti je zakázána.

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.

Při práci v dopravní kanceláři musí všichni montéři dbát pokynů zodpovědných dopravních pracovníků.

Před uvedením zabezpečovacího zařízení do provozu musí být prověřena správnost uzemnění, jištění a dimenzování vodičů.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Protože stavba bude prováděna za současného železničního provozu, je třeba, aby pracovníci dbali pokynů dopravních zaměstnanců. Zejména je nutné poučit pracovníky o zásadách pohybu a práce v kolejíšti a dodržovat předpisy 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*“.

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem, žel. předpisů PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- Zákoník práce – zákon č.262/2006 Sb.
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- TNI 34 3100 a ČSN EN 50110-1 ed.3: 2015 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
- Předpisu 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
- Předpisu SŽ Bp2 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- Předpisu SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- Zákon č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.201/2010 Sb. o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Vyhláška ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 591/2006Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích je závazné pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce. V nařízení jsou stanoveny základní povinnosti především se jedná:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje
- vést evidenci o školení

- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami
- zajistit označení staveniště
- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

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

Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

#### B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

- a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Netýká se této stavby.

- b) Ochrana před bludnými proudy

Stavba nevyžaduje zvláštní opatření proti vlivu bludných proudů.

- c) Ochrana před technickou seizmicitou

Netýká se této stavby.

- d) Ochrana před hlukem

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dále k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními.

- e) Protipovodňová opatření

Umístění stavby je definováno polohou stávající železniční tratě. V rámci stavby nejsou navržena nová protipovodňová opatření.

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

Netýká se této stavby.

### B.3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

- a) Napojovací místa technické infrastruktury

Stavba bude napojena na stávající rozvody elektrické energie.

- b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Netýká se této stavby.

- 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, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury

PZZ bude doplněno o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

d) Doprava v klidu

V rozsahu dopravy se nepředpokládá se výrazná změna.

e) Dopravní řešení z hlediska automobilové, cyklistické a pěší dopravy, pěší, cyklistické a smíšené stezky

Dopravní řešení na železničním přejezdu zůstane bez změny.

## B.4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII

### B.4.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Železniční přejezd P1032 v km 61,769 s účelovou komunikací je ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Železniční trať Strakonice – Volary je regionální jednokolejná trať. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽ D3, pracoviště dirigujícího dispečera pro úsek Strakonice - Vimperk je v ŽST Vimperk, pro úsek Vimperk - Volary v ŽST Volary. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě, traťová třída zatížení C2.

V úseku Vimperk – Volary je křižování, předjíždění a dostižení vlaků dovoleno v dopravních D3 Lipka, Kubova Huť a Lenora. K pravidelnému křižování vlaků dochází v dopravně D3 Lenora, případně v dopravně D3 Kubova Huť.

Stávající traťová rychlost v úseku Strakonice - Strunkovice nad Volyňkou je 60km/h, v úseku Strunkovice nad Volyňkou - Volary je 50km/h a zábrzdna vzdálenost na celé trati je 400 metrů.

### B.4.2 POPIS NAVRŽENÉHO STAVU

Přejezd P1032 v km 61,796 s místní komunikací bude vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami kategorie PZS 3ZBL (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Technologie PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky shodného typu s ostatními přejezdy na dané trati.

Informace o stavu přejezdu bude přenášena strojvedoucímu prostřednictvím přejezdníků.

Informace o stavu přejezdu budou přenášeny do diagnostického systému na pracovišti dirigujícího dispečera v ŽST Volary. K přenosu bude využit stávající diagnostický systém REMOTE 96, po stávajícím kabelu.

Přibližovací úseky jsou vypočteny a situovány na traťovou rychlost 60 km/h.

### B.4.3 STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY

a) Osobní doprava

V úseku Vimperk - Volary je nasazeno v obou směrech v průměru 17 Os vlaků. Dopravcem na předmětném úseku trati je GW Train Regio a.s.

## b) Jízdní doby osobní dopravy

Stávající jízdní doby osobní dopravy:

|        | Osobní vlaky |            |
|--------|--------------|------------|
|        | tam (min)    | zpět (min) |
| Lenora | -            | 14         |
| Volary | 14           | -          |

## c) Nákladní doprava

Nákladní doprava je reprezentována jedním párem Mn vlaku společnosti ČD Cargo (po/út a čt).

## B.4.4 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY

V rozsahu dopravy se nepředpokládá se výrazná změna.

## B.4.5 VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ TECHNOLOGII

Délka cestovní doby osobní dopravy se po realizaci stavby výrazně nezmění.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

## B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

## a) Terénní úpravy

Není uvažováno s terénními úpravami.

## b) Použité vegetační prvky

Nebudou použity vegetační prvky.

## c) Biotechnická, protierozní opatření.

Stavba nevyžaduje biotechnická a protierozní opatření.

## B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Stavba nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí. Stavba bude umístěna na stávající železničních stanicích a železniční trati. Svým rozsahem a charakterem stavba nenaplnuje žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, proto není vyžadováno zjišťovací řízení podle uvedeného zákona. Realizace předmětného záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí ve smyslu § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

## a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

## OCHRANA OVZDUŠÍ

Lze předpokládat, že jediným zdrojem znečištění ovzduší během výstavby bude vlastní stavební doprava. Stavební hmoty a materiály budou na místo stavby převáženy převážně silniční dopravou. Použitá těžká mechanizace při výstavbě bude mít za následek lokální zvýšení koncentrace plyných látek z výfukových plynů. V důsledku zemních prací dojde lokálně také ke zvýšení prašnosti (emisi tuhých znečišťujících látek). Zemní práce budou probíhat pomocí drobné mechanizace a případně ručně dle specifických podmínek dané lokality.

K minimalizaci zatížení ovzduší prachem a škodlivými plynými látkami se doporučuje koordinace stavebních prací a přesunů stavební techniky, snižování prašnosti kropením, udržování techniky v čistotě a dobrém technickém stavu. V průběhu výstavby se doporučuje provádět oplach automobilů před výjezdem na komunikace, kola automobilů očistit, aby nedocházelo ke znečišťování komunikací.

## OCHRANA PROTI HLUKU

Zhotovitel stavby je povinen dodržovat limity pro hluk ze stavební činnosti dle hygienických předpisů po celou dobu výstavby. Vzhledem k umístění některých oblastí stavby v zastavěných částech města je vhodné provádět vybrané činnosti dle hluku v denní či noční době s ohledem na chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb.

Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Hluk při realizaci stavby musí splňovat limity stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

Pro omezení hlučnosti se doporučuje provádět stavební práce pouze v denní době od 7:00 do 21:00 (tj. v období max korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti), příp. v rozmezí od 6:00 do 7:00 a od 21:00 do 22:00 zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, stacionární zdroje hluku (stavební stroje) obestavět mobilní protihlukovou stěnou, kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti. Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby nebyla zpracována hluková studie.

## OCHRANA VODY

Stavba nezasahuje do záplavového území.

Nebezpečí vzniku povodně na staveništi může nastat při přívalem dešti velké intenzity nebo při dlouhotrvajících srážkách. Při realizaci stavby musí zhotovitel stavby pravidelně sledovat předpověď počasí. Hlásnou a předpovědní povodňovou službu zabezpečuje Český hydrometeorologický ústav ve spolupráci se správcem povodí. Bude-li hrozit nebezpečí výskytu povodní (dle vydané výstrahy ČHMÚ) přeruší zhotovitel stavby stavební práce a vyklidí pracoviště.

## ODPADY

Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 541/2020 Sb. v platném znění a jeho prováděcích předpisů.

V souladu se zákonem 541/2020 Sb. a SM96 bude maximální možné množství materiálu recyklováno, případně předáno odpovědné osobě k recyklaci. Pouze materiál, který recyklovat nelze, bude uložen na skládku. Minimální procento recyklovaného materiálu je 70%.

Odstraňování odpadů bude provedeno dle zákona č. 541/2020 Sb. Zákon o odpadech. Odpad bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

V rámci zpracování projektové dokumentace nebyla provedena předkategorizace stavu a konečná kategorizace bude provedena před samotnou realizací dané stavby.

Charakteristika a zařídění předpokládaných odpadů ze stavby dle katalogu odpadů z vyhlášky č. 8/2021 Sb. viz. příloha č.1

Přebytečná výkopová zemina bude rozhrnuta na pozemku investora.

Dne 8. 6. 2022 nabyla účinnosti novelizovaná směrnice SŽ SM096 pro nakládání s odpady. V souladu s touto směrnicí zpracuje zhotovitel stavby „Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby“ a „Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady“ (viz příloha B.1 směrnice). Závěrečnou zprávu zhotovitel zpracuje jako podklad pro kolaudaci stavby. V dostatečném předstihu ji předá ke kontrole zástupci investora.

Nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ ze 07.01.2013.

#### Nakládání s použitými dřevěnými pražci:

Dřevěné pražce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce, označené jako odpad, budou předány k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění.

Nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky ošetřenými kreosotovými oleji (zejména použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy) upravuje interní pokyn Odboru provozuschopnosti GŘ Správy železnic, státní organizace (dopis pod č.j. 27691/2016-SŽDC-O15 ze dne 29.9.2016), který vychází ze Sdělení odboru odpadů MŽP k nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky ošetřenými kreosotovými oleji, zejména použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy (ošetřenými před 31.12.2002) pro jiný než původní účel, ke kterému byly vyrobeny, ve smyslu platných právních předpisů ze dne 30.5.2016.

#### Skládka nebezpečného odpadu:

- RUMPOLD 01 - Vodňany s.r.o. Stožická 1241/3, Vodňany, 389 01 (vzdálenost od stavby 50 km)

Uvedené zařízení pro nakládání s odpady není pro zhotovitele závazné.

Po ukončení realizace bude stavba prostá veškerých ekologických zátěží.

#### OCHRANA PŮDY

Realizací nedojde k záboru zemědělského půdního fondu (ZPF). Pro minimalizaci negativních vlivů na půdu je především nutné zabránit únikům ropných látek při provozu dopravních prostředků a stavebních mechanismů, ale také úniku používaných závadných látek při výstavbě. V případě kontaminace půdy je nutno okamžitě zahájit sanaci znečištěného půdního krytu, proto je nutné na stavbě mít k dispozici vhodné sanační prostředky.

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

Záměr je umístěn na území Evropsky významné lokality Šumava (CZ 0314024) vyhlášené nařízením vlády ČR č. 318/2013 Sb. Předmětem ochrany Evropsky významné lokality Šumava jsou typy přírodních stanovišť, vyjmenované druhy rostlin a živočichů. Na pozemcích přímo dotčených záměrem se nevyskytují stanoviště ani biotopy druhů, které jsou předmětem ochrany Evropsky významné lokality Šumava. Realizací záměru nedojde ke změně situace v území, nedojde ke změně stávajícího stavu přírodního prostředí.

## PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Pro zpracování přehledové situace s lokalitami životního prostředí byly použity mapy z národního geoportálu INSPIRE (<https://geoportal.gov.cz>)



|                                 |                    |
|---------------------------------|--------------------|
| <i>Ochrana dřevin</i>           | - stavba nemá vliv |
| <i>Ochrana památných stromů</i> | - stavba nemá vliv |
| <i>Ochrana rostlin</i>          | - stavba nemá vliv |
| <i>Ochrana živočichů</i>        | - stavba nemá vliv |

Vzhledem k charakteru a umístění stavebního záměru není předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy. Jedná se o drážní pozemky ovlivněné antropogenní činností.

Při realizaci stavby bude za předpokladu dodržování platné legislativy míra vlivu na faunu a ekosystémy nevýznamná.

### c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Během realizace stavby nedojde k dotčení chráněných území dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. lokalit soustavy Natura 2000.

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

Stavba svým rozsahem a charakterem nenaplnňuje žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Stavební záměr nepodléhá posuzování ani nevyžaduje zjišťovací řízení dle výše uvedeného zákona.

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

Stavba svým charakterem nespadá do režimu ochrany životního prostředí podle zákona o integrované prevenci.

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

Doplnění zařízení nepřesáhne stávající ochranná pásma.

## B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

a) Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

Obce a města mohou ohrozit přirozená povodeň, sněhová kalamita, epidemie (tzn. hromadné nákazy osob), epizootie (tzn. hromadné nákazy zvířat), únik nebezpečné chemické látky, povodně, narušení dodávek energií, narušení dodávek pitné vody (např. v důsledku dlouhotrvajících veder a sucha) a větrné bouře. Stavba není využitelná při ochraně před těmito mimořádnými událostmi, které ohrožují život, zdraví, majetek a životní prostředí. Zároveň stavba samotná nemá vliv na stávající prvky civilní ochrany.

Vzhledem k charakteru stavby není předpokládán významný negativní vliv provozu ani realizace stavby na zdraví obyvatel. Nevýznamný negativní vliv se může projevit při stavebních pracích krátkodobým ovlivněním kvality ovzduší a hladiny hluku v blízkém okolí stavby.

b) Prevence závažných havárií

- Preventivní opatření:

Z hlediska ochrany životního prostředí je nutné, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN 65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystr ocelový, dopravní konve, kanystr z tenkého plechu drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava.

- Konkrétní činnosti při vzniku havárie:

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a odbor životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

zastavení úniku - zabránit utěsněním otvoru, trhlin, uzavřením ventilů, zachycováním kapaliny z havarovaných prostředků do různých nádob, vyčerpáním kapaliny z havarovaného prostředku.

lokalizace úniku - zastavit rozlévání již vyteklé kapaliny hrázkováním zaplaveného území např. trámy, přechodným přehrazením příkopů, v případě většího rozsahu přivolat příslušníky profesionálního Hasičského záchranného sboru.

odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jímek, a odčerpát. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypaním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasákly absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze k likvidaci ke specializované firmě.

Dodavatel je povinen neprodleně provést první zásah. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyzoomět odbor výstavby a dopravy. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

- Hlášení havárie:

Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyzoomět:

- Hasičská záchranná služba Správy železnic
- Hasičský záchranný sbor
- Povodí Vltavy s.p.
- Městský úřad Prachatice, odbor životního prostředí - (příslušný vodoprávní úřad)
- Policie ČR

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku.

Do stavebního deníku je nutno uvést rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob odstranění.

Základní telefonické kontakty:

| organizace                                         | typ kontaktu       | telefon                  |
|----------------------------------------------------|--------------------|--------------------------|
| Hasičská záchranná služba Správy železnic – Plzeň  | velitel JPO        | 972 522 662              |
| Hasičský záchranný sbor                            | Tísňová linka      | 150                      |
| Centrální vodohospodářský dispečink                |                    | 257 329 425, 724 067 719 |
| Povodí Vltavy s.p.                                 | Mimořádné události | 257 329 425, 724 067 719 |
| Městský úřad Prachatice, odbor životního prostředí |                    | 388 607 215              |
| Policie ČR                                         | Tísňová linka      | 158                      |

Telefonické kontakty na investora a zhotovitele:

| organizace                      | zástupce | kontakty |
|---------------------------------|----------|----------|
| investor: Správa železnic, s.o. |          |          |
| zhotovitel:                     |          |          |

## B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

### B.8.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

#### a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba bude realizována ve stávajících železničních stanicích a na železniční trati. V prostoru železničních stanic je možnost připojení na stávající rozvody vody a elektrické energie. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správcí těchto zařízení. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrového místa.

#### b) Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů, zásady vnitrostaveništní dopravy

Pro provedení stavby není potřeba budovat nové dopravní trasy. Pro obsluhu stavby budou využívány stávající pozemní komunikace a železniční trať.

#### c) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Materiál musí být uložený tak, aby neohrožoval bezpečnost železniční dopravy.

Při realizaci stavby nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí hlukem a prachem. Dále nesmí docházet k ohrožování silničního a železničního provozu, znečišťování komunikací, ovzduší a vod.

#### d) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, plochy zařízení staveniště

Stavba vzhledem k jejímu rozsahu nevyžaduje zařízení staveniště. Dočasné ani trvalé zábory pro staveniště nejsou požadovány.

#### e) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras, úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Netýká se této stavby.

#### f) Bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemín v rozsahu podle B.8.5.

Prebytečná zemina z výkopů bude rozhrnuta na pozemku investora.

#### g) Požadavky na postup a způsob přípravy a realizace výstavby, rozhodující dílčí termíny, požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání)

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška 177/95Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný stavební úřad. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením.

Realizace stavby se předpokládá v roce 2025. Plánovaný termín zahájení a dokončení stavby bude upřesněn investorem při zajištění potřebného financování stavby a potřebných výluk k realizaci stavby.

Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 4 měsíce.

Stavba se bude členit dle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů, přesný harmonogram bude určen zhotovitelem před vlastní realizací stavby.

h) Popis jednotlivých stavebních postupů

Stavba není členěna na stavební postupy.

i) Zásady požárně bezpečnostního řešení

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 nebude 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.

Zůstane zachována průjezdnost příjezdových komunikací pro složky IZS bez změny stávajících parametrů.

j) Popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.)

Netýká se této stavby.

k) Popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení

Netýká se této stavby.

l) Popis objízdnych tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší odsouhlasených PČR, průchody pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO)

Po dobu provádění stavebních prací bude nutná nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku doprava D3 Lenora – ŽST Volary v délce 90 dní. Délka výluky je navržena dle již realizovaných staveb podobného rozsahu.

Po dobu výluky traťové koleje bude uzavřena místní komunikace v místě přejezdu.

Provizorní zabezpečovací zařízení na přejezdu nebude zřizováno.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Po dobu uzavírky přejezdu lze využít jako objízdnou trasu místní komunikace v Obci Lenora.

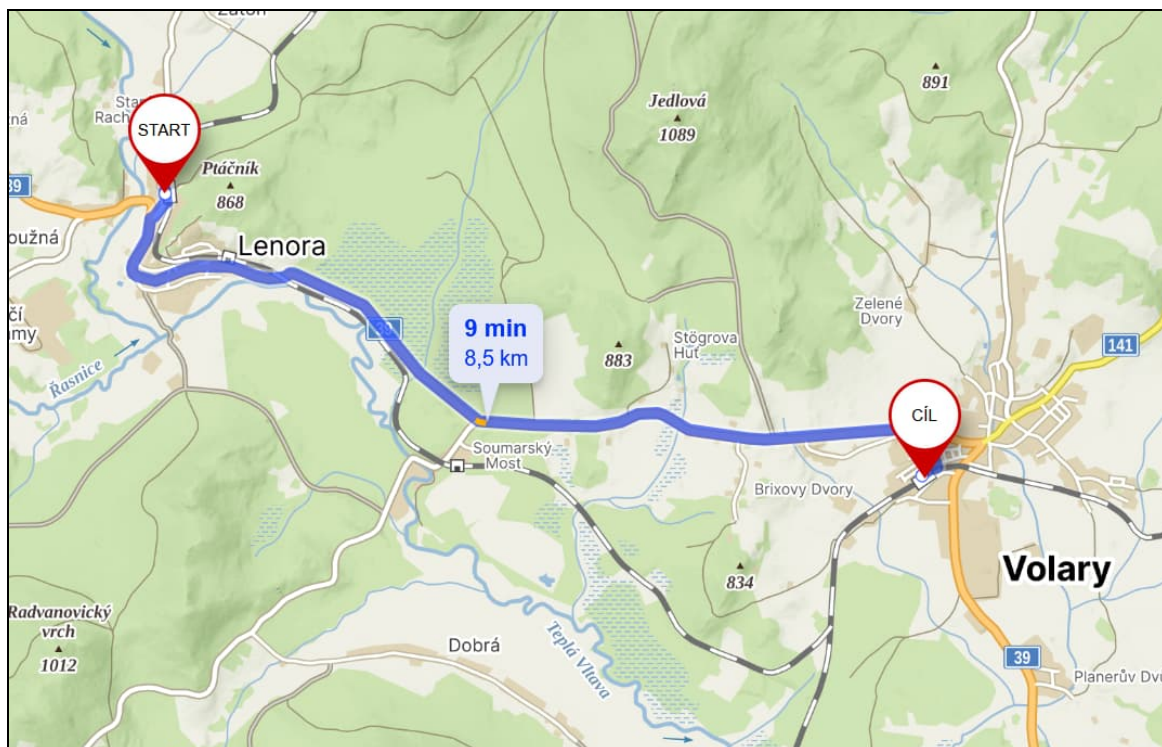
Po dobu výstavby musí být provedeno dopravní značení odpovídající platným předpisům.

n) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Náhradní přeprava cestujících po dobu výluky traťové koleje bude řešena autobusy. Celková délka trasy pro NAD je 9 km.

Trasa NAD bude vedena mimo přejezd P1032. K obsluze zastávek Lenora zastávka a Soumarský most budou využity stávající autobusové zastávky.

Návrh trasy NAD:



o) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Problematika odpadového hospodářství včetně určení druhů odpadů je zpracována v části B.6 *Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.*

p) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Během vlastní realizace stavby dojde k lokálnímu zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky. Pro eliminaci těchto vlivů je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy a havarijním řádem. Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Proto o použití vozidel na stavbě musí dodavatelé požádat stavební dozor investora na stavbě po předložení dokladu o garanční prohlídce vozidla. O těchto dokladech bude na stavbě vedena kniha, která může být veřejně kontrolovatelná. Parkování vozidel a mechanizace musí být prováděno s dodržением všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí a to na zpevněných plochách zařízení staveniště, zajištěné proti úniku oleje a pohonných hmot záchytnými vanami. Tyto parkovací plochy budou dodavatelům smluvně určeny a stavební dozor investora bude dbát na jejich dodržování. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek. Pro jízdy silničních vozidel je nutné co nejméně využívat volného terénu, při jízdě v uliční síti udržovat čistotu komunikací k tomu vyčleněnými pracovníky a při jízdě dodržovat stanovenou rychlost. K likvidaci hořlavého odpadu se nesmí využívat jejich pálení, ale odvoz na řízenou skládku. Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště na veřejné komunikace je nutné zajistit čištění veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy. Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částecí do volného terénu při jízdě. Dobrou organizací práce je nutné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na

okružní pile. Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizaci práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou. Z prostorů zařízení staveniště nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující. Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 541/2020 Sb. na náklady stavebníka (zhotovitele stavby). Pozemek musí být náležitě upraven a přebytečný materiál odvezen na určenou skládku. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede zhotovitel na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s projektovou dokumentací, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

Další doporučení k ochraně životního prostředí v rámci stavby jsou uvedeny v části B.6

q) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.

Realizace stavby nebude mít vliv na okolní stavby a pozemky včetně omezení hospodaření třetích stran.

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

Speciální podmínky nejsou stanoveny.

s) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou uvedeny v Zákoníku práce ve znění příslušných novel a předpisů.

Při montáži, provozu a údržbě zabezpečovacího zařízení 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 aby odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

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

Práce osamělého pracovníka v prostoru kolejíště a v bezprostřední blízkosti je zakázána.

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.

Při práci v dopravní kanceláři musí všichni montéři dbát pokynů zodpovědných dopravních pracovníků.

Před uvedením zabezpečovacího zařízení do provozu musí být prověřena správnost uzemnění, jištění a dimenzování vodičů.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Protože stavba bude prováděna za současného železničního provozu, je třeba, aby pracovníci dbali pokynů dopravních zaměstnanců. Zejména je nutné poučit pracovníky o zásadách pohybu a práce v kolejíšti a dodržovat předpisy 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“.

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem, žel. předpisů PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- Zákoníku práce – zákon č.262/2006 Sb.
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- TNI 34 3100 a ČSN EN 50110-1 ed.3: 2015 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
- Předpisu 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
- Předpisu SŽ Bp2 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- Předpisu SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- Zákon č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.201/2010 Sb. o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Vyhláška ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 591/2006Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích je závazné pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce. V nařízení jsou stanoveny základní povinnosti především se jedná:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje
- vést evidenci o školení
- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami
- zajistit označení staveniště
- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

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

Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

t) **Odvodnění staveniště**

Stavba svým charakterem nevyžaduje odvodnění staveniště.

u) **Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění**

Netýká se této stavby.

v) **Řešení sociálních a sanitárních zařízení**

Netýká se této stavby.

w) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu (schematicky)

Stavba vzhledem k jejímu rozsahu nevyžaduje zařízení staveniště.

x) Staveništní přejezdy a úrovňová křížení (vyznačeno dále bude ve schématech stavebních postupů)

Netýká se této stavby.

#### B.8.2 VÝKRESY

Vzhledem charakteru stavby nebyl vyhotovován samostatný výkres situace pro organizaci výstavby.

#### B.8.3 HARMONOGRAM VÝSTAVBY

Časový harmonogram stavby a technologický postup prací v ochranném pásmu dráhy bude před zahájením stavby vypracován zhotovitelem stavby.

Návrh optimálního postupu výstavby:

1. Realizační projektová dokumentace
2. Technická příprava, objednávky materiálů
3. Příprava technologie v montážním zázemí zhotovitele
4. Realizace kabelových tras
5. Realizace stavebních objektů
6. Osazení výstražníků, závor a konečná úprava kabelizace
7. Dokončení montáží a aktivace PZS
8. Komplexní zkoušky, technické prohlídky
9. Zkušební provoz
10. Dokumentace skutečného provedení, geodetické zaměření

#### B.8.4 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ

Vzhledem charakteru stavby není vypracováno schéma stavebních postupů. Stavba není členěna na stavební postupy.

#### B.8.5 BILANCE ZEMNÍCH HMOT

Vzhledem charakteru stavby není tato problematika zpracována.

Přebytečná zemina z výkopů bude rozhrnuta na pozemku investora.

#### B.8.6 ZDROJE VODY A ENERGIÍ

Netýká se této stavby.

### B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Netýká se této stavby.

### B.10 SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- Zákon č.266/1994 Sb. Zákon o drahách, v platném znění.
- Směrnice SŽ SM011 Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace schválená po č.j.23385/2022-SŽ-GŘ-O6 ze dne 5. dubna 2022

- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii.
- Obecně závazné právní předpisy České republiky a EU, technické normy, dokumenty a vnitřní předpisy Správy železnic, státní organizace, vše v platném znění.

## *Příloha č.1*

Přehled odpadů z jednotlivých PS/SO

| Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P1032 v km 61,796 na trati Strakonice – Volary |          |        |                                                                     |       |             |             |             |             |             |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------|--------|---------------------------------------------------------------------|-------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Č.                                                                             | Kód      | Kateg. | Zařazení odpadu                                                     | Jedn. | SO 01-10-01 | SO 01-11-01 | SO 01-13-01 | SO 01-14-01 | SO 01-50-01 |
| 1                                                                              | 17 05 04 | O      | Výkopová zemina - odkop                                             | t     |             | 991         |             |             |             |
| 2                                                                              | 01 04 13 | O      | Odpady z řezání a broušení kamene neuvedený pod číslem 01 04        | t     |             | 176         |             |             |             |
| 3                                                                              | 17 03 02 | O      | Vybouraný asfaltový beton bez dehtu                                 | t     |             |             | 31,5        |             | 31,5        |
| 4                                                                              | 17 01 01 | O      | Beton z demolice objektů                                            | t     | 0,3         |             |             | 1,4         |             |
| 5                                                                              | 17 05 08 | O      | Štěrka z kolejiště (odpad po recyklaci)                             | t     | 1210        |             |             |             |             |
| 6                                                                              | 17 05 07 | N      | Lokálně znečištěný štěrka a zemina z kolejiště (výhybky)            | t     |             |             |             |             |             |
| 7                                                                              | 02 01 03 | O      | Smýcené stromy a keře                                               | t     |             |             |             |             |             |
| 8                                                                              | 17 02 01 | O      | Dřevo po stavebním použití, z demolice                              | t     |             |             |             |             |             |
| 9                                                                              | 17 02 02 | O      | Sklo z interiérů rekonstruovaných objektů                           | t     |             |             |             |             |             |
| 10                                                                             | 17 02 03 | O      | Plasty z interiérů rekonstruovaných objektů                         | t     |             |             |             |             |             |
| 11                                                                             | 17 02 04 | N      | Železniční pražce dřevěné                                           | ks    | 242         |             | 2           |             |             |
| 12                                                                             | 17 04 05 | O      | Železniční pražce ocelové                                           | ks    | 639         |             |             |             |             |
| 13                                                                             | 17 01 01 | O      | Železniční pražce betonové                                          | t     |             |             |             |             |             |
| 14                                                                             | 17 01 01 | O      | Kůly a sloupky betonové                                             | t     |             |             |             |             |             |
| 15                                                                             | 17 02 04 | N      | Kůly a sloupky dřevěné                                              | ks    |             |             |             |             |             |
| 16                                                                             | 17 04 05 | O      | Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolejnice                       | t     | 65,6        |             | 0,8         |             |             |
| 17                                                                             | 17 04 05 | O      | Litinový odpad                                                      | t     |             |             |             |             |             |
| 18                                                                             | 17 04 09 | N      | Výhybky znečištěné mazadly                                          | ks    |             |             |             |             |             |
| 19                                                                             | 16 02 09 | N      | Transformátory a kondenzátory s obsahem PCB                         | ks    |             |             |             |             |             |
| 20                                                                             | 16 02 13 | N      | Třída s olejem nebo s jinými škodlivinami                           | ks    |             |             |             |             |             |
| 21                                                                             | 16 02 14 | O      | Třída bez náplně PCB a škodlivin                                    | ks    |             |             |             |             |             |
| 22                                                                             | 17 04 01 | O      | Odpad mědi a jejích slitin                                          | t     |             |             |             |             |             |
| 23                                                                             | 17 04 02 | O      | Odpad hliníku                                                       | t     |             |             |             |             |             |
| 24                                                                             | 17 04 07 | O      | Šrot neželezných kovů                                               | t     |             |             |             |             |             |
| 25                                                                             | 17 04 11 | O      | Zbytky kabelů, vodičů                                               | t     |             |             |             |             |             |
| 26                                                                             | 17 03 03 | N      | Asfaltové stavební nátěry                                           | t     |             |             |             |             |             |
| 27                                                                             | 07 03 04 | N      | Odpadní ředidla                                                     | t     |             |             |             |             |             |
| 28                                                                             | 08 01 11 | N      | Odpadní nátěrové hmoty                                              | kg    |             |             |             |             |             |
| 29                                                                             | 17 05 03 | N      | Znečištěná zemina                                                   | t     |             |             |             |             |             |
| 30                                                                             | 20 03 99 | O      | Odpad podobný komunálnímu                                           | t     |             |             |             |             |             |
| 31                                                                             | 17 02 03 | O      | Polyetylenové podložky                                              | t     | 0,3         |             |             |             |             |
| 32                                                                             | 07 02 99 | O      | Přezbové podložky                                                   | t     | 0,15        |             |             |             |             |
| 33                                                                             | 17 01 03 | O      | Izolátory porcelánové                                               | ks    |             |             |             |             |             |
| 34                                                                             | 17 01 03 | O      | Odpovědní-ocel, porcelán 100 kg                                     | ks    |             |             |             |             |             |
| 35                                                                             | 17 01 03 | O      | Porcelánové podpěrky                                                | t     |             |             |             |             |             |
| 36                                                                             | 16 02 14 | O      | Elektrošrot (vyřazené el. zařízení a přístř. - Al, CU a vz. kovy    | t     |             |             |             |             |             |
| 37                                                                             | 17 04 10 | N      | Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky | t     |             |             |             |             |             |
| 38                                                                             | 16 02 13 | N      | Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky                 | ks    |             |             |             |             |             |
| 39                                                                             | 16 06 01 | N      | Olověné akumulátory                                                 | ks    |             |             |             |             |             |
| 40                                                                             | 16 06 02 | N      | Nikl-kadmiové baterie a akumulátory                                 | ks    |             |             |             |             |             |
| 41                                                                             | 07 02 99 | O      | Přez z demontáže přezdů                                             | t     |             |             |             |             |             |
| 42                                                                             | 17 02 04 | N      | Železniční pražce dřevěné - mostnice                                | ks    |             |             |             |             |             |
| 43                                                                             | 17 05 04 | O      | Kamenná suť, stěrkodř ze zpevněných vrstev                          | t     |             |             |             |             | 90,5        |
| 44                                                                             | 17 06 03 | N      | Izolační materiály obsahující nebezpečné látky                      | t     |             |             |             |             |             |
| 45                                                                             | 17 06 04 | O      | Zbytky izolačních materiálů                                         | t     |             |             |             |             |             |
| 46                                                                             | 20 03 99 | O      | Komunální odpad                                                     | t     |             |             |             |             |             |
| 47                                                                             | 20 01 39 | O      | Plasty                                                              | t     |             |             |             |             |             |

## *Příloha č.2*

**STANOVENÍ KATEGORIE STAVBY**  
**Z HLEDISKA POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY OBYVATELSTVA**

Název stavby: Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P1032 v km 61,796 na trati Strakonice - Volary

Místo stavby: p.p.č. 286/7 k.ú. Lenora

KATEGORIE STAVBY: Stavba kategorie I **K I T1**  
TRÍDA VYUŽITÍ: první třída využití

Jedná se o stavbu kategorie 0 podle § 39 zákona o požární ochraně: NE  
Stavba je zařazena podle vyhlášky č. 460/2021 Sb. --

**JEDNÁ SE O STAVBU, KTERÁ TVOŘÍ BUDOVU:** ANO

**Základní údaje o stavbě, která netvoří budovu**

|                                                         |    |           |                |
|---------------------------------------------------------|----|-----------|----------------|
| Stavba splňující požadavky § 7 odst. 2 písm. a):        | -- |           |                |
| Stavba zdroje požární vody, nejedná-li se o budovu:     | -- |           |                |
| Přístupová komunikace nebo nástupní plocha:             | -- |           |                |
| Zásobník hořlavých, hoření podporujících plynů:         | -- | Objem:    | m <sup>3</sup> |
| Silniční nebo železniční tunel:                         | -- | Délka:    | m              |
| Tunel metra nebo stanice metra:                         | -- |           |                |
| Stavba, ve které se vyskytují látky s akutní toxicitou: | -- | Množství: | kg             |
| Velkoobjemové skladovací nádrže pro HK:                 | -- | Množství: | m <sup>3</sup> |

**Základní údaje o stavbě (budově)**

|                                    |                     |                                             |   |
|------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------|---|
| Zastavěná plocha stavby:           | 9,00 m <sup>2</sup> | Počet nadzemních podlaží (NP):              | 0 |
| Výška stavby:                      | 3,00 m              | Počet podzemních podlaží (PP):              | 0 |
| Světlá výška podlaží:              | m                   | <= vyplňuje se pouze u jednopodlažních obj. |   |
| Navrhovaný počet osob:             | 0 osob              |                                             |   |
| Počet ubytovaných osob:            | 0 osob              |                                             |   |
| Počet osob vyžadujících asistenci: | 0 osob              |                                             |   |

**Stanovení třídy využití**

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| Prostory určené ke spánku:                            | NE |
| Prostory určené pro veřejnost:                        | NE |
| Prostory pro osoby vyžadující asistenci při evakuaci: | NE |

**Další informace potřebné pro stanovení kategorie stavby**

|                                                         |    |           |                |
|---------------------------------------------------------|----|-----------|----------------|
| Budova, která je kulturní památkou:                     | NE |           |                |
| Stavba určena výhradně k bydlení:                       | NE |           |                |
| Pobytové místnosti v podzemním podlaží:                 | NE |           |                |
| Hořlavé kapaliny ve stavbě:                             | NE | Množství: | m <sup>3</sup> |
| Hořlavé nebo hoření podporující plyny:                  | NE | Objem:    | l              |
| Stavba, ve které se skladují pyrotechnické výrobky:     | NE |           |                |
| Stavba, ve které se vyskytují látky s akutní toxicitou: | NE | Množství: | kg             |
| Stavba, ve které se nachází stálý úkryt:                | NE |           |                |
| Sklad střeliva:                                         | NE | Množství: | ks             |
| Stavba určená k nakládání s výbušninami:                | NE |           |                |