



S632400146

Zakázka:	Z25-013
----------	---------

Označení části: **B**

Objekt/Skupina objektů			
řada	úsek	řazení	podobjekt
—	—	—	—

Dílčí část:	Typ:	Číslo přílohy:
-	-	-

Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítka: -	Stupeň dokumentace:
Ing. Vladimír Košan	Ing. Vladimír Košan	Formáty: -	

Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Jihočeský	Vrcovice	1811 18	17.3.2026

OBSAH:

B.1	Popis území stavby	1
B.2	Celkový popis stavby	4
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	4
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	7
B.2.3	Celkové technické řešení	7
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby.....	10
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	10
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	10
B.2.7	Základní popis stavebních objektů.....	12
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	13
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	15
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	15
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	16
B.2.12	Kapacitní údaje stavby	17
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	17
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	18
B.4.1	Počáteční stav	18
B.4.2	Cílový stav	19
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	19
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	19
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	19
B.8	Zásady organizace výstavby	20
B.8.1	Technická zpráva.....	20
B.8.2	Výkresy.....	25
B.8.3	Harmonogram	25
B.8.4	Schéma stavebních postupů	26
B.8.5	Zdroje vody a energií	26
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	26

B.1 Popis území stavby

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

Stavba je situována do oblasti lesů a polí. Jedná se o rekonstrukci stávajícího železničního přejezdu. Charakter oblasti stavbou nebude změněn.

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

Stavba bude prováděna zejména na pozemcích Správy železnic a v ochranném pásmu dráhy. Stavba je v souladu s územním plánem města Písek a obce Vrcovice.

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

Není předmětem stavby.

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

V dokladové části jsou uvedeny všechny známé inženýrské sítě, které se vyskytují v obvodu stavby. Po zjištění a zakreslení polohy stávajících sítí není nutné v rámci této stavby realizovat přeložky těchto sítí.

V projektu jsou respektovány podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, které jsou zařazeny do dokladové části projektové dokumentace.

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

Celá stavba náleží do Bechyňského bioregionu. Bioregion leží na severu jižních Čech, převážně se shoduje s geomorfologickým celkem Tábořská pahorkatina. Bioregion má celkovou plochu 1585 km². Je tvořen plošinami a hřbety rozříznutými průlomovým údolím Vltavy a jejích přítoků. Plošiny zabírají acidofilní doubravy, Písecké hory květnaté bučiny. Převažuje 4. bukový vegetační stupeň, v údolí Vltavy 3. dubovo-bukový stupeň. Netypickými částmi jsou plynulé přechody do okolních bioregionů. V současnosti převažuje orná půda, v lesích dominují kulturní smrčiny, na svazích údolí s fragmenty dubohabřin a na hřebetech s fragmenty bučin. Na přilehlých plošinách jsou hojněji zastoupeny rybníky.

Reliéf je pahorkatinný až plošinatý s proměnlivou energií, členitější je Mehelnická vrchovina (tzv. Písecké hory). Kontrastním prvkem jsou výrazně zaříznutá, kaňonovitá údolí Vltavy, Otavy a Lužnice, hluboká 60–160 m. V průměru jsou podstatně mělkší než ve Slapském bioregionu (1.20). Pozoruhodné je i nehluboké ale velmi skalnaté údolí Židova strouha pod Bechyní. Ve skalnatých údolích Vltavy, Lužnice a Otavy je vyvinut údolní fenomén, značně zvyšující celkovou biodiverzitu bioregionu. V nerozčleněných částech mají plošiny charakter členité pahorkatiny s výškovou členitostí 75–120 m, lokálně i kolem 50 m. V blízkosti zaříznutých údolí členitost roste přes 200 m a reliéf má charakter ploché až členité vrchoviny. Největší výškovou energii má však Mehelnická vrchovina s členitostí až 250 m.

Nejnižším bodem je dno údolí Vltavy u Orlíka (298 m), nejvyšším Velký Mehelník v Píseckých horách – 633 m. Typická výška bioregionu je 400–550 m.

V bioregion bylo již vyhlášeno 33 MZCHÚ. Velmi významnou lokalitou je NPP Chýnovská jeskyně s povrchovými a podpovrchovými krasovými jevy a výskytem chráněných druhů živočichů. Řada rezervací s motivem ochrany dubohabřin a suťových lesů byla vyhlášena zejména v údolí Otavy pod Pískem a v blízkém okolí města. K nim patří např. PR Dědovické stráně, PR Výří skály u Oslova, PR Dubná, PR Žlíbky, PR Hrby a PR Čertova hora u Vráže. Další zajímavé lokality jsou např. PR Velký a Malý Kamýk, která chrání přirozené porosty acidofilních bučin, PR Libochovka, PR Karvanice a PP Baba, kde jsou květnaté bučiny, dubohabřiny a suťové lesy, a PR Kladrubska hora (poblíž Chýnovské jeskyně) s výskytem cenných vápnomilných společenstev. Významná vodní a mokřadní společenstva hostí PP Boukal a PP Dehetník. PP Ba-chmač chrání rašelinný mokřad. *)

*) zdroj Biogeografické regiony České republiky, autoři Martin Culek, Vít Grulich, Zdeněk Laštůvka, Jan Divíšek

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření: hydrogeologický průzkum, inženýrsko-geologický průzkum korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, kontaminace železničního svršku a spodku apod.

Pro potřebu zpracování dokumentace stavby byly použity následující podklady a průzkumy:

- Katastrální mapy veřejně dostupné
- Mapové podklady správců sítí
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních
- Vlastní fotodokumentace
- Požadavky investora, zápisy z porad
- Geodetické zaměření stávajícího stavu
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice

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, ÚSES, VKP, chráněné ložiskové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny, dle zákona č. 114/1992 Sb, byly z aplikace MapoMat a internetových stránek geoportal.gov.cz a <https://aopkcr.maps.arcgis.com/> získány následující informace:

- V prostoru stavby se nenachází lokality Územního systému ekologické stability (ÚSES)
- Stavbou nebudou dotčena maloplošná ani velkoplošná zvláště chráněná území (MZCH a VZCHÚ)
- Stavbou nebudou dotčeny Evropsky významné lokality (EVL) a Ptačí oblasti (PO)
- V prostoru stavby se nenacházejí památné stromy.
- Území stavby se nenachází v památkové rezervaci, památkové zóně.

- Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

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

Do prostoru provádění stavebních činností nezasahuje aktivní zóna záplavového území. Stavba nezasahuje do poddolovaného území.

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

Provádění stavebních prací nebude mít vliv na okolní stavby. Podrobný výpis dotčených pozemků je součástí Geodetické dokumentace, kapitoly Majetkoprávní část. S povrchovými vodami bude nakládáno podle čl.2, §6 zákona č.254 /2001 (Vodní zákon), přičemž nedojde k ohrožení jakosti vody a nebudou zhoršeny odtokové poměry území. Podzemních vod se stavba nedotkne. Stavebními pracemi nebudou narušeny stávající svahy.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace

Asanace není předmětem stavby.

Demolice

Demolice pozemních objektů nejsou předmětem stavby.

Kácení dřevin

V rámci stavby nedojde ke kácení dřevin.

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

V rámci stavby nebudou řešeny zábory pozemků ZPF a PUPFL.

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

Z hlediska stávajícího technického vybavení stavby je možné stavbu napojit na stávající železniční kolejiště a místní účelové komunikace.

V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:

- Správa železnic, státní organizace
- EG.D, a.s.

Seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat. Z vyjádření vyplývá, že v této stavbě není potřeba realizovat přeložky inženýrských sítí.

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

	Vlastnické právo / Právo hospodařit s majetkem státu	Parcelní číslo	Katastrální území	Číslo LV	Druh pozemku
1	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	791/1	Vrcovice	254	ostatní plocha

2	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	791/2	Vrcovice	254	ostatní plocha
3	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	2543/2	Písek	1136	ostatní plocha

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

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60m od osy koleje, nejméně však 30m od hranice obvodu dráhy.

Jelikož se stávající kolejiště nerozšiřuje – zůstává stávající ochranné pásmo dráhy zachováno beze změn.

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

Není předmětem stavby.

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, definiční úsek, staničení apod., u výpravní budovy číslo podle SR70.

Stávající stav

Přejezd P6285 se nachází v km 53,690 regionální dráhy, jednokolejné trati Tábor - Písek. Jedná se o úroňové křížení dráhy se silnicí III. třídy. V současnosti je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor. Přejezdové zabezpečovací zařízení kategorie PZS 3SBL dle ČSN 34 2650. Ovládání přejezdu je řešeno jízdou vlaku, pomocí počítačů náprav.

Číslo trati podle knižního jízdního řádu	201
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	282 00
Číslo trati podle nákresného jízdního řádu	702-1
Kategorie dráhy	regionální
Taťový úsek	1811
Definiční úsek	18

b) Účel užívání stavby

Železniční infrastruktura.

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 (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie, specifiky dopadů technologie místní práce), vliv na dopravní obslužnost území, navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, zatížitelnost a prostorová průchodnost, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu. V rámci stavby je požadováno doplnění závor na přejezdu. Bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a železničního svršku. Bude provedena úprava přilehlé pozemní komunikace.

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 případně souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, uvedení částí dokumentace, ke kterým se vztahuje

V rámci technického řešení jednotlivých PS a SO nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedené typy zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat o souhlas s projektováním, potom o předběžné technické schválení a ověřovací provoz.

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích Správy železnic.

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

V projektu jsou respektovány podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, které jsou zařazeny do dokladové části projektové dokumentace.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není kulturní památkou ani není požadována ochrana stavby dle jiných právních předpisů, než stanoví stavební zákon a OTP.

h) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření odtoku povrchových vod vzniklých dopadem atmosférických srážek, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- budou osazeny nové stojany závor s celými závory a světelnými skříněmi, bude osazen výstražník se světelnou skříní
- bude provedena nová kabelizace ke stojanům závor a snímačům počítače náprav
- v rozsahu výkopových prací budou položeny nové trubky HDPE a traťový kabel
- bude provedena úprava napájení přejezdu
- bude provedena rekonstrukce železničního svršku a přejezdové konstrukce
- bude provedena úprava přilehlé pozemní komunikace

Bilance stavby

počet PS:	2 ks
počet SO:	3 ks
pokládka kabelizace - délka dle kilometrické polohy	900 m

Stavba nezmění odtokové poměry v území. Dešťová voda bude nadále odváděna stávajícími zařízeními v podobě drážních příkopů a propustků.

Součástí stavby nejsou výrobní ani obytné budovy. Stavba po dokončení nebude produkovat žádné odpady a emise.

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

Předběžná odhadovaná délka výstavby je 10 měsíců.

Předpokládané zahájení stavby: **07/2026**

Předpokládané dokončení stavby: **07/2027**

Stavba nebude členěna na etapy bude prováděna jako celek.

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

Podle zákona o dráhách č. 266/1994 Sb. v platném znění §5, odst. 1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst. 2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví stavební úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7.

Stavební prvky charakteru „určených technických zařízení“ podle § 47 a § 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona o drahách, ve stavbě obsaženy jsou. Jedná se o přejezdové zabezpečovací zařízení světelné. Před jeho uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize, technická prohlídka a zkouška. Na upravené zařízení musí být provedena změna Průkazu způsobilosti.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí stavebního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný stavební úřad.

Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Při realizaci této stavby je třeba z důvodů maximálního omezení výlukové činnosti jednotlivé stavební objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

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. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

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

k) Orientační náklady stavby

Předběžné orientační náklady se pohybují v oblasti kolem 18,8 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení

Vzhledem k charakteru stavby nedojde ke změně urbanistického řešení, které vychází z urbanistického řešení lokality a je v souladu s územním plánem a regulativy obce v dané lokalitě.

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

Požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy Správy železnic, TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí. Vzhledem k povaze stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na architektonické řešení. Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standardu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na drahách.

B.2.3 Celkové technické řešení

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

V rámci stavby **Doplnění závor na přejezdu P6285 v km 53,690 na trati Tábor – Písek** dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení, úpravě napájení přejezdu, rekonstrukci přejezdové konstrukce a železničního svršku a úpravě pozemní komunikace v okolí přejezdu.

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

Pro nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude využita stávající elektrická přípojka NN z veřejné sítě.

Výpočet energetické bilance:

Osvětlení domku: 0,5 kVA

Dobíječ baterie: 1,0 kVA

Ostatní spotřebiče: 1,5 kVA

Maximální celkový příkon: 3,0 kVA

c) Celková spotřeba vody

Není předmětem stavby.

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

Zhotovitel stavby se stává původcem odpadů a je povinen nakládat s odpady během výstavby a při vlastním provozu podle ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. - Zákon o odpadech. Zatřídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorie N – nebezpečné:

17 02 04* Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné

07 02 09* Halogenované filtrační koláče a upotřebená absorpční činidla

Předpokládaná množství jednotlivých odpadů:

Kód odpadu	Množství
17 02 04	4,200t
07 02 09	0,018t

Je nepřípustné dřevěné pražce odstraňovat volným pálením. Vyřazené dřevěné železniční pražce budou předány ST a jejich odvoz a likvidace bude zajištěna Rámcovou dohodou OŘ. Původce odpadů 17 02 04 (Železniční pražce dřevěné) zůstává Objednatel, uvedené musí být ošetřeno ve smlouvě se zhotovitelem.

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorii O – ostatní:

17 01 01 Beton

17 02 03 Plasty

17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03

17 05 08 Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07

Předpokládaná množství jednotlivých odpadů:

Kód odpadu	Množství
17 01 01	3,000t
17 02 03	0,008t
17 02 04	4,200t
17 05 04	33,464t
17 05 08	33,750t
17 03 02	264,000t

S jednotlivými druhy odpadů bude nakládáno podle Metodického návodu odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi. Dále pak podle zákona 542/2020 Sb. o výrobcích s ukončenou životností.

Odpad kategorie 17 01 01, 17 03 02, 17 05 04 a 17 05 08 lze uložit např. v recyklačním centru společnosti AZS98 v Ostředku u Benešova, které je od stavby vzdálené cca 97 km.

Odpad kategorie 17 02 03 lze uložit ve sběrném dvoře města Písek.

Výčet zařízení oprávněných k nakládání s odpady slouží pouze pro účely získání stavebního povolení a pro zhotovitele stavby má pouze informativní charakter. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení k nakládání s odpady sám včetně prověření jejich kapacit, aby bylo zajištěno odstranění, příp. využití všech druhů a množství odpadů vzniklých realizací stavby. Zhotovitel bude při zajišťování kapacit skládek zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20 % vyšší.

Zhotovitel doloží po dokončení prací dokumentaci o nakládání s odpady zpracovanou v souladu s VTP a směrnici SŽ SM096 Směrnice pro nakládání s odpady.

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

Vyzískaný materiál bude předán příslušnému správci demontovaného zařízení.

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

Stavba nevyžaduje.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Prostor stavby nebude přístupný veřejnosti. Bezbariérové užívání stavby v průběhu prací není uvažováno.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Není předmětem stavby.

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

Není předmětem stavby – stávající železniční trať je v rozsahu stavby neelektrizovaná, zřízení nové trakce není v rámci stavby uvažováno.

- c) Výjimky z norem a předpisů (resp. popis řešení odchýlného od řešení podle technické normy a zajišťujícího nejméně stejnou úroveň bezpečnosti jako řešení podle technické normy) ve vztahu k bezpečnosti při užívání stavby (např. omezení volného a schůdného manipulačního prostoru atd.)

Není předmětem stavby.

- d) Opatření zabráňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy, jeho monitoring

Není předmětem stavby.

- e) Zabezpečení a dohled nad kříženími dráhy s pozemními komunikacemi

V průběhu stavby bude přejezd označen zákazovým a informačním dopravním značením.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

- a) Popis stávajícího stavu

Přejezd P6285 se nachází v km 53,690 regionální dráhy, jednokolejné trati Tábor – Ražice. Jedná se o úroňové křížení dráhy se silnicí III. třídy č. 02025. Drážní doprava je v úseku Tábor – Ražice provozována podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Maximální traťová rychlost v úseku Záhoří – Písek město je 70 km/h. V současnosti je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor dle ČSN 34 2650 ed.2 označen kategorií PZS 3SBL, technologicky se jedná o typ PZZ-K. Na přejezdu jsou osazeny výstražníky jeden dvojitý a jeden jednoduchý.

- b) Popis navrženého řešení

PS430.21.01 PZZ přejezdu P6285 v km 53,690

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) a doplnění závor. Nové PZZ bude kategorie PZS 3ZBI (přejezdové zařízení světelné, se závorami, s pozitivním signálem, informace o schopnosti PZZ dávat výstrahu je dáována obsluhujícímu zaměstnanci).

Přejezd bude osazen dvěma stojany závor A, B a jedním výstražníkem C. Závor budou v provedení „celé“ přehrazující oba jízdní pruhy. Budou použita kompozitní závorová břevna bez LED svítílen. Stojany závor budou postaveny na nový betonový základ a osazeny světelnými skříněmi.

Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami v provedení LED a budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na příjezdové a přístupové komunikace k přejezdu. Světelné skříně budou doplněny dopravní značkou A 32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v provedení s délkou ramene 1200mm – „velký kříž“. Použité dopravní značky A 32a nebudou zvýrazněny reflexním žlutozeleným podkladem. Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace.

PZZ bude vybaveno záznamovým zařízením stavové a provozní diagnostiky. Použité diagnostické zařízení bude možné zařadit do stávajícího systému používaného v daném traťovém úseku. Diagnostika PZS včetně záznamového zařízení musí být dle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z vydání I.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou využity nové počítače náprav s překlenutými počítacími úseky a s automatickou regulací parametrů venkovních čidel. Skříň počítače náprav bude umístěna v RD přejezdu P6285. Umístění venkovních čidel bude provedeno podle situačního schématu. Nově dodané počítače náprav musí splňovat požadavky na tento systém pro detekci vlaků podle platných technických specifikací pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení (aktuálně se jedná o Prováděcí Nařízení Komise EU 2023/1695). Nově instalované počítače náprav a detektory kol budou mít platné ES Prohlášení o shodě pro prvek interoperability (dle Prováděcího Nařízení Komise EU 2023/1695) a budou doloženy ES certifikáty pro prvek interoperability, a to včetně Technického souboru. Použité počítače náprav pak musí být preferovaného typu dle ČSN CLC/TS 50 238-3 a budou za-vedeny pro provoz na síti Správy železnic, státní organizace.

V blízkosti přejezdu bude nově umístěna skříňka ovládání pro místní obsluhu přejezdu tak, aby bylo vidět z místa obsluhy na přejezd. Stávající skříňka bude demontována. Skříňka MO bude umístěna do společné přístrojové skříně.

U technologického domku bude doplněn dveřní kontakt, který bude připraven pro zapojení do DDTS (dálkové diagnostiky technologických systémů) dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění.

Přejezd nebude doplněn o dálkově zvukovou signalizaci pro nevidomé, přejezd se nachází v extravilánu.

Indikační a ovládací prvky budou umístěny na JOP a desce nouzových obsluh v ŽST Záhoří. Na pracovišti JOP bude v noční pauze provedena výměna SW JOP. Přenos indikací bude realizován po stávajícím traťovém kabelu, po volných žilách. Konkrétní obsazení kabelu bude upřesněno v rámci stupně dokumentace RDS ve spolupráci s OŘ SSZT a SŽT.

Na pozemní komunikaci bude provedena výměna stávající svislého dopravního značení č. A 30 (železniční přejezd bez závor) za nové č. A 29 (železniční přejezd se závorami). Před

přejezdem ve směru od Písku bude doplněno vodorovné dopravní značení V 18 (optická brzda).

PS580.21.01 Přejezd P6285, traťová kabelizace

V rámci tohoto souboru se vybuduje nová metalická kabelizace podle platných požadavků SŽ. V rozsahu výkopových prací zabezpečovací kabelizace bude položeno 3 ks HDPE trubek (modrá, černá, fialová) a kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8.

- 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

Není předmětem stavby.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) Popis stávajícího stavu

Přejezd P6285 je napájen kabelem CYKY-J 4x25 od strážního domku v km 54,310. Zde je v rozvaděči umístěno měření EG.D a jistič 1x 20 A.

Železniční svršek je tvořen dřevěnými pražci a kolejnicemi tvaru S49 s tuhým upevněním. Z hlediska směrových poměrů je přejezd umístěn v oblouku. Km oblouku s přechodnicemi 53,625 - 63,697.

Přejezdovou konstrukci tvoří živičná konstrukce z asfaltového betonu se žlábkem vytvořeným ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Z vnější strany navazuje živičná vozovka.

b) Popis navrženého řešení

SO111.11.01 Železniční svršek přejezdu P6285 v km 53,690

V traťové koleji dojde k rekonstrukci a snesení železničního svršku v km 53,679 – 53,704. Dále dojde ke směrové a výškové úpravě koleje a doplnění kolejového lože v km 53,573 – 53,679 a v km 53,704 – 53,740.

Nový železniční svršek v km 53,679 – 53,704 bude tvořen kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích délky 2,6 m s upevněním typu W14, rozdělení pražců „u“. V místě přejezdové konstrukce P6285, tj. na 18 ks pražců, bude upevnění provedeno v antikorozní úpravě.

V rozsahu nového železničního svršku bude kolej svařena do BK. Začátek a konec svařeného úseku bude navázán na stávající BK.

Kolejové lože bude zřízeno z kameniva fr. 31,5/63 třídy min. BII. Část kameniva bude použita z recyklace stávajícího KL.

SO131.11.01 Železniční přejezd P6285 v km 53,690

Stávající přejezdová konstrukce bude demontována a nahrazena novou přejezdovou konstrukcí z pryžových panelů dle VL Ž11 1.2. Vnitřní pryžové panely o délce 1800 mm a šířce

718 mm budou v celkovém počtu 12 ks. Vnější pryžové panely na levé straně po staničení trati budou o délce 1800 mm a šířce 900 mm s náklonem 10 mm od pražce v celkové počtu 6 ks. Vnější pryžové panely na pravé straně po staničení trati budou o délce 1800 mm a šířce 900 mm s náklonem 10 mm k pražci v celkové počtu 6 ks. Na obou stranách přejezdu budou zřízeny prefabrikované betonové závěrné zídky délky 10,8 m, které budou uloženy na cementovou maltu MC10 max tl. 20 mm na prefabrikovaném betonovém základu o rozměrech 450x250 mm. Prefabrikovaný základ bude uložen na cementovou maltu MC10 max tl. 20 mm a podkladní vrstvu z prostého betonu min. tř. C16/20 S1/S2 tl. 200 mm. Dojde k odbourání stávajícího živičného krytu, který bude nahrazen novým živičným krytem dle rozsahu PD. Nový živičný kryt bude zhotoven z asfaltového betonu ACO 11 v tl. 40 mm, který bude spojen spojovacím postřikem 0,3 kg/m² na vrstvu z asfaltového betonu ACP 16 v tl. 80 mm. Pod vrstvou ACP bude na podkladní vrstvu nanesen infiltrační postřik 0,3 kg/m² a v místech zdvihu nivelety komunikace zřízena vrstva štěrkodrti fr. 0/32 tl. 150 mm. V místě styku živičné vrstvy se závěrnými zídkami bude vložena asfaltová páska z obou stran přejezdu. V místě styku živičné vrstvy s železobetonovým žlabem bude vložen EPS 70 s těsnícím provazcem, adhezním nátěrem a asfaltovou zálivkou ke žlabu z obou stran. V místě napojení živičného krytu na stávající živičný kryt bude provedena asfaltová zálivka.

SO340.11.01 Elektrická přípojka NN přejezdu P6285 v km 53,690

V rámci tohoto souboru dojde k úpravě stávající přípojky NN přejezdu P6285. Stávající rozvaděč u technologického domku bude demontován a nahrazen společnou přístrojovou skříní pro přejezdy, jejíž součástí bude rozvaděč NZ. Do něj bude připojen stávající napájecí kabel CYKY-J 4x25 mm².

Hranice mezi jednotlivými správci zařízení (SEE – SSZT) bude dle Předpisu SŽDC E8 na vstupních svorkách jističe 1x13A v rozvaděči NZ. Z něj bude kabelem CYKY-J 3x4 napojen rozvaděč R1 uvnitř technologického domku. Dále bude z rozvaděče NZ kabelem CYKY-O 3x1,5 napojen rozvaděč R2, do kterého bude připojeno tlačítko nouzového vypnutí zdrojů.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Z hlediska požární bezpečnosti se stavba řadí podle § 6 vyhlášky č. 460/2021 o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva do kategorie 0, mimo technologický domek, který dle výše uvedené vyhlášky a směrnice SŽ SM009 spadá do kategorie I.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Stavba bude vybudována z nesnadno hořlavých látek a nehořlavých materiálů. Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS v součinnosti s HZS Správy železnic s ohledem na požární poplachový plán.

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.

Při montáži smršťovacích kabelových spojek je nutné dbát na používání bezplamenné technologie, obzvláště v uzavřených prostorech.

Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 10 odst. 1a stavebního zákona č. 283/2021 Sb. chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO₂) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost RE/ 30 minut
 - stěna: požární odolnost RE/ 30 minut
 - strop: požární odolnost REI 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň - A1,A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro Zateplovací systém
4. Chování při vnějším požáru
 - střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5
 - okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1m (betonová dlažba a štěrk uložený na fólie či textilií) z důvodu zamezení prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých látek
 - příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti
- b) druhu nebo typu ucpávky

- c) datu provedení
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele
- e) označení výrobce systému

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

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 č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při zařizování RD a při jejich vlastním provozu je nutno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení a dále jiných elektrických spotřebičů od hořlavých konstrukcí dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3. Zhotovitel stavby odpovídá za předání úplné dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením, vztahujícím se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby, není předmětem projektové dokumentace.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

a) Denní a umělé osvětlení

Není předmětem stavby.

b) Oslunění

Není předmětem stavby.

c) Hluk a vibrace

Při realizaci stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení úrovně hluku a vibrací vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku. V průběhu výstavby budou práce probíhat tak, aby nepřekračovali maximální povolené hlukové limity a nadměrně zatěžovali okolí stavby. Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací znovu vrátí na nynější úroveň.

d) Větrání

Není předmětem stavby.

e) Prašnost

Z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, během nichž dochází k víření prachu, sypké materiály budou plachtovány. Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku

f) Mikroklima- zajištění teplené pohody

Není předmětem stavby.

g) Opatření k ochraně zdraví před účinky nadměrné expozice chemickými látkami

Není předmětem stavby.

h) Opatření ohledně expozice azbestem

Není předmětem stavby.

i) Hodnocení fyzické zátěže

Není předmětem stavby.

j) Hodnocení pracovní polohy

Není předmětem stavby.

k) Opatření k ochraně zdraví

Není předmětem stavby.

l) Požadavky na pracovní rovinu a pracovní místo

Není předmětem stavby.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není předmětem stavby.

b) Ochrana před bludnými proudy

Není předmětem stavby.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

V místě stavby ani v jeho blízkém okolí se nenacházejí zdroje technické seizmicity, popř. mají zanedbatelné hodnoty.

d) Ochrana před hlukem a vibracemi

V rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 6 do 22 hodin. V době nočního klidu od

22:00 do 6:00 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 65dB pro dobu od 6:00 do 22:00 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.

e) Protipovodňová opatření

Do území prováděných stavebních činností nezasahuje aktivní zóna záplavového území. Protipovodňová opatření nejsou předmětem projektové dokumentace.

f) Ostatní účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

Nejsou předmětem projektové dokumentace – stavba se v těchto oblastech nenachází.

B.2.12 Kapacitní údaje stavby

Viz. přiložená tabulka kapacitních údajů stavby.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Staveniště bude dostupné po stávajících příjezdových komunikacích. Vzhledem k tomu, že stavba nevyžaduje zřizování nových objektů zařízení staveniště, nejsou pro tyto účely vyžadovány zvláštní přípojky vody a elektrické energie a plynu. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Není předmětem stavby.

c) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu, popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Jedná se o stávající železniční přejezd. Napojení na dopravní systém není v rámci této stavby řešeno.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- přístup na přejezd je možný po stávající komunikaci, jiná bezbariérová opatření nejsou součástí stavby

Řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- železniční přejezd nebude doplněn o zvukovou signalizaci pro nevidomé

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd bude vybaven světelnou signalizací

d) Doprava v klidu

Není předmětem stavby.

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

Přes přejezd není v současnosti vedena cyklostezka ani turistická trasa.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

B.4.1 Počáteční stav

Provozní a dopravní technologie:

Provozovatel:	Správa železnic, státní organizace
Správce:	Správa železnic, státní organizace, OŘ Plzeň

Identifikace řešeného úseku:

Číslo trati podle knižního jízdního řádu	201
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	282 00
Číslo trati podle nákresného jízdního řádu	702-1
Kategorie dráhy	regionální
Traťový úsek	1811
Definiční úsek	18

Technická infrastruktura:

Délka trati	61,548 km	
Počet traťových kolejí	1	
Organizování drážní dopravy	podle SŽ D1	
Trakce	neelektrifikovaná trať	
Nejvyšší traťová rychlost	Tábor – Tábor odb.vých.č.35	115 km/h
	Tábor odb.vých.č.35 - Balkova Lhota	100 km/h
	Balkova Lhota – Písek	70 km/h
Zábrzdná vzdálenost	700 m	
Třída zatížení	C3	
Traťové zabezpečovací zařízení	v úseku Záhoří – Písek je trať řízena telefonickým dorozumíváním	

Dotčené železniční stanice a zastávky:

Stavbou nebude dotčena železniční stanice ani zastávka.

Provozní koncepce

Osobní doprava

Dle NJR je na trati 702 B Tábor – Písek v úseku Záhoří – Písek město trasováno za 24 hod cca 35 vlaků osobní dopravy z toho 19x Os, 16x Sp v pracovní dny, ve dnech pracovního klidu 18 vlaků Os.

B.4.2 Cílový stav

V cílovém stavu bude Přejezd P6285 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami, čímž dojde ke zvýšení bezpečnosti železniční a silniční dopravy.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

Budou provedeny terénní úpravy k navrácení do původního stavu. Na plochách, kde budou provedeny terénní úpravy, dojde k ohumusování a osetí travním semenem.

b) Použité vegetační prvky

Není součástí stavby.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Není součástí stavby.

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

Zhotovitel stavby je povinen při stavbě dodržovat veškeré právní předpisy platné pro oblast životního prostředí, především v oblasti ochrany vod, ochrany ovzduší, používání chemických látek a přípravků a nakládání s odpady. Zhotovitel stavby bude respektovat vyjádření dotčených organizací životního prostředí uvedených v dokladové části dokumentace.

a) Vliv na soustavu chráněných úze mí NATURA 2000

Řešený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit ani ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Plánovaný záměr bude realizován mimo evropsky významné lokality (dále jen EVL) vyhlášené nařízením vlády č. 318/2013 Sb. o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, ve znění pozdějších předpisů, a ptačí oblasti (dále jen PO) ležící na území v působnosti krajského úřadu, a zároveň lze vyloučit na základě charakteru záměru a znalosti biologie druhů přímý vliv na stanoviště či druhy, které jsou předmětem ochrany EVL a PO ležící na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje, i dopady které by mohly mít nepříznivý účinek na základní vlastnosti a podmínky prostředí určující charakter lokality s ohledem na předměty a cíle ochrany, kvůli kterým byla lokalita vyhlášena jako EVL či PO.

B.7 Ochrana obyvatelstva

a) opatření vyplývající z požadavků 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.)

V souladu s ustanovením § 10 odst. 6 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, § 22 vyhlášky ministerstva vnitra č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů

ochrany obyvatelstva a v souladu se stavebním zákonem č. 283/2021 Sb., se pro posuzovanou stavbu ochrana obyvatelstva neřeší.

b) prevence závažných havárií

Bude provedeno ohraničení staveniště. Budou prováděny zábory pásem a zároveň budou výkopy v zastavěných částech obcí opatřeny zábranami proti pádu chodců.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Jedná se o stávající železniční přejezd. Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu není v rámci této stavby řešeno.

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

Veškeré materiály potřebné pro stavbu budou dováženy. Pro dopravu materiálu bude primárně využita doprava po pozemních komunikacích.

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

Není součástí stavby.

d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, plochy zařízení staveniště

Předpokládané zábory jsou uvedeny v geodetické části projektové dokumentace.

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

Stavbou nebudou dotčeny stávající bezbariérové trasy.

f) bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemin v rozsahu podle B.8.5

V rámci stavby dojde k odtěžení stávajícího materiálu železničního svršku a vytěžení konstrukčních a podkladních vrstev železničního spodku. Materiál bude nakládán do nákladních vozidel a průběžně dopravován do recyklačních center. Pro případnou mezideponii bude využit přilehlý, rekonstruovaný úsek pozemní komunikace. Vytěžená zemina kabelové trasy bude navrácena zpět do výkopu.

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

Před zahájením stavebních prací proběhne předání staveniště mezi investorem a stavebníkem. Před zahájením výluky budou provedeny výkopové práce a uložení kabelizace. Během výluky budou demontovány stávající prvky přejezdového zabezpečovacího zařízení a následně osazeny a instalovány prvky nové, bude provedena rekonstrukce železničního svršku a přejezdové konstrukce a bude provedena úprava navazující pozemní komunikace. Před ukončením výluky dojde k aktivaci zařízení a zavedení zkušebního provozu.

h) popis jednotlivých stavebních postupů:

- výkop kabelových tras a pokládka kabelizace

- montáž stojanů závor
- zapojení prvků přejezdového zabezpečovacího zařízení
- rekonstrukce železničního svršku
- rekonstrukce přejezdové konstrukce
- aktivace vnitřního zařízení PZZ
- úklid staveniště

i) zásady požárně bezpečnostního řešení:

Z hlediska požární bezpečnosti se stavba řadí podle § 6 vyhlášky č. 460/2021 o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva do kategorie 0 - nepředstavující zvláštní nebezpečí.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat zákon č. 415/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

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. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Pro složky IZS bude přístup na staveniště umožněn po stávajících pozemních komunikacích.

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

V průběhu stavby nebudou zřizovány provizorní objekty.

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

Není předmětem projektu.

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

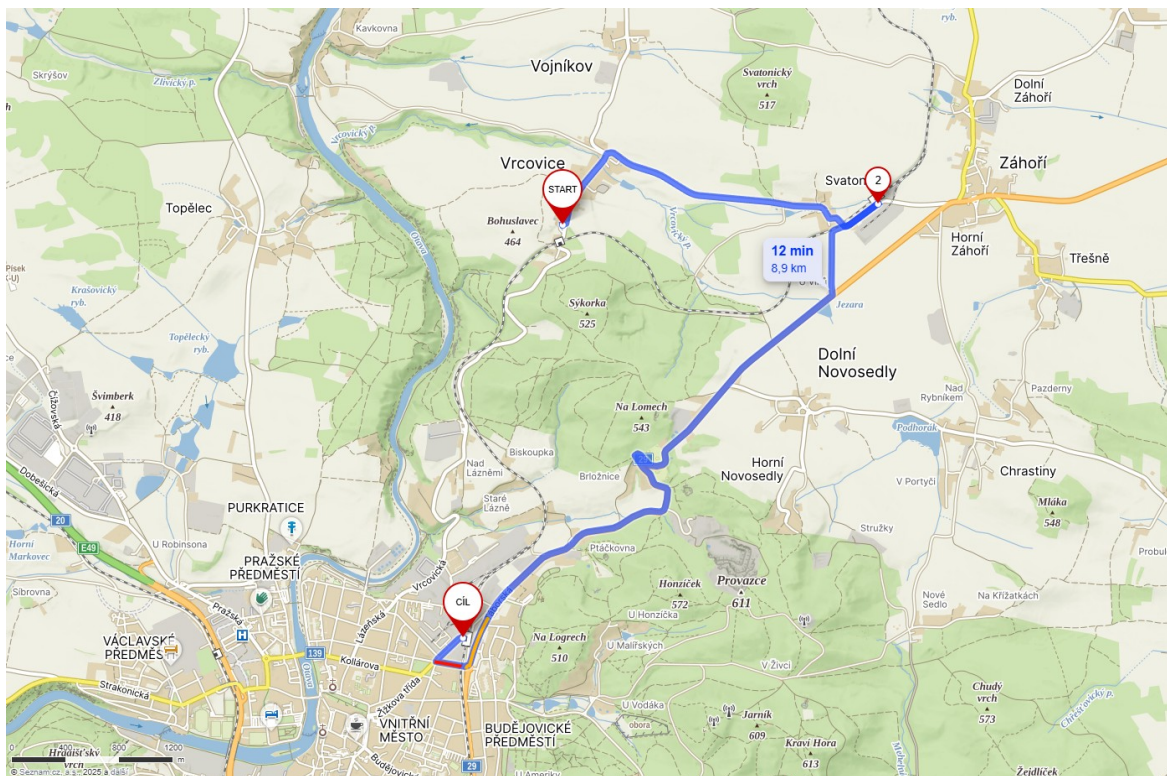
Objízdné trasy po dobu uzavření přejezdu P6285 jsou navrženy s ohledem na související stavby. Přes přejezd nebude v době uzavírky umožněn průchod pro pěší.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Po dobu uzavření přejezdu P6285 pro silniční dopravu bude objízdná trasa vedena dle odsouhlaseného dopravně inženýrského opatření.

n) požadavky na výluky veřejné dopravy

V době kolejové výluky bude zavedena náhradní autobusová doprava.



Obrázek 1 - Návrh trasy NAD (zdroj mapy.com)

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

Viz. kapitola B.2.3.

p) ochrana životního prostředí při výstavbě

V průběhu stavby budou dodržena všechna opatření a podmínky dotčených OOP.

Z hlediska ochrany životního prostředí je třeba, 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 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.

Únik ropných produktů:

Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlitý produkt zachytit a zneškodnit.

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 odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze k dekontaminaci nebo na skládku nebezpečných odpadů.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. 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 vyrozumět:

- Hasičský záchranný sbor
- Hasičský záchranný sbor Správy železnic
- Příslušný městský úřad - Odbor životního prostředí
- Policii ČR
- Českou inspekci životního prostředí (ČIŽP)

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku a rovněž tyto data zapsat do stavebního včetně doby a způsobu odstranění.

Základní telefonické kontakty:

organizace	telefon
Hasičský záchranný sbor (HZS)	112, 150
Hasičský záchranný sbor Správy železnic	972 544 150
Policie ČR	158
ČIŽP	222 860 111

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

Stavba nebude mít významný vliv na okolní pozemky a nevznikne tím omezení hospodaření třetích stran ani nebude omezen přístup na okolní pozemky.

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

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 elektrického vedení 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. 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.

s) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem Správy železnic a ČSN a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky zákona a vyhlášky:

- Zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- ČSN 33 0050-603 změna Z2 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Zákon 250/2021 Sb. Zákon o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení a o změně souvisejících zákonů
- Nařízení vlády č. 190/2022 o vyhrazených technických elektrických zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti
- ČSN EN 50110-1 ed.3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽ Bp1 a SŽ Bp3. Pro práce prováděné mechanizmy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanizmy.

t) odvodnění staveniště

Staveniště bude umístěno v úrovni stávajícího terénu. Staveniště bude odvodněno pomocí přirozeného vsaku do spodních vrstev terénu a odtokem vody pomocí přirozených i umělých cest.

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

Není předmětem stavby.

v) řešení sociálních a sanitárních zařízení

Není předmětem stavby.

w) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu (schematicky)

Viz. C.1 Situační výkres širších vztahů.

x) staveništní přejezdy a úrovněová křižení (vyznačení dále bude ve schématech stavebních postupů).

Není předmětem stavby.

B.8.2 Výkresy

Koordinační situace stavby je zakreslena na výkresech v části C.3 projektové dokumentace.

B.8.3 Harmonogram

Harmonogram výstavby

Viz samostatná příloha souhrnné technické zprávy.

Harmonogram výluk

Předpoklad zahájení a ukončení prací je 07/2026 – 07/2027.

Vyloučena bude traťová kolej v úseku Záhoří – Písek město.

Předpokládaná doba výluk:

- kolejová výluka je naplánována na 7N s maximálním využitím víkendových dnů a svátků
- výluka zabezpečovacího zařízení je naplánována na 7N v zákrytu s výlukou kolejovou, vyloučeno bude přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu P6285
- poslední den výluky zabezpečovacího zařízení bude provedena výměna SW JOP v ŽST Záhoří. Výměna bude provedena v noční pauze, kdy bude zavedena výluka zabezpečovacího zařízení v ŽST Záhoří.
- silniční výluka je naplánována na 7N

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle POV, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Železniční doprava bude po dobu výstavby a úprav přejezdové konstrukce nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

O výluky je nutné požádat s dostatečným časovým předstihem v termínech daných předpisem SŽ D7/2 Organizování výlukových činností a zpracovat do ročního plánu výluk.

Silniční uzavírka přejezdu

7 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb. Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky je součástí dokladové části projektové dokumentace.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Není předmětem stavby, stavba se provádí jako celek.

B.8.5 Zdroje vody a energií

Požadavky na zdroje nejsou touto dokumentací řešeny.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

S akumulací srážkové vody není v rámci stavby počítáno.

Křížení s vodními toky bylo projednáno a odsouhlaseno správcem vodních toků, při provádění stavby je nutné dodržet podmínky správce.

V oblasti stavby se nenalézají využívané zdroje podzemních vod, ani jejich ochranná pásma.

Doplnění závor na přejezdu P6285 v km 53,690 na trati Tábor – Písek

[illegible]