








PARÉ ČÍSLO :

		Operační program Doprava				Evropská unie Investice do vaší budoucnosti Fond soudržnosti	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. JAN ŘÍČAŘ			 Dubičné 106, Rudolfov 373 71 IČO: 48200891, DIČO: CZ48200891 Projekční pracoviště PLZEŇ Wenzigova 8, 301 00 PLZEŇ Tel.: 378 229 850-55, Fax: 378 229 870			
NAVRHL, VYPRACOVAL	M. ROLLINGEROVÁ						
KRESLIL	M. ROLLINGEROVÁ						
KONTROLOVAL	ING. JAN ŘÍČAŘ						
OBJEDNATEL	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o. Stavební správa západ						
Název stavby : Rekonstrukce PZS v km 247,813 trati Č.Budějovice - Plzeň				DATUM	11/2014		
				ÚČEL	Aktualizace přípravné dokumentace		
				ČÁST DOKUMENTACE	PŘÍLOHA ČÍSLO :		
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				B.			

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Obsah Souhrnné části:

B.1	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	2
B.1.1	POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE	2
B.1.2	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY	5
B.2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	8
B.3	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
B.3.1	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
B.3.2	ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA	11
B.3.3	NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ	11
B.4	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	12
B.4.1	Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE	12
B.5	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ	13
B.6	ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY	14
B.7	NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	15
B.8	NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	15
B.9	CIVILNÍ OCHRANA	15
B.10	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI	15
B.11	ORGANIZACE VÝSTAVBY	15
B.11.1	NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY	15
B.11.2	VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU	16
B.11.3	UZAVÍRKY SILNIC	16
B.11.4	POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU	16
B.11.5	PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY	17
B.12	PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	17

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1 POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE

B.1.1.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Požadavky jsou dány charakterem stavby na dráze, na které jsou vydány vzorové listy SŽDC/ČD, TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí.

B.1.1.2 Stručný popis technického řešení

Stavba jako jeden celek řeší náhradu stávajícího přejezdového zařízení bez závor (PZS 3SBI) na přejezdu **P1148** v km 247,813 trati České Budějovice - Plzeň novým světelným zabezpečovacím zařízením PZS se závorami kategorie **PZS 3ZBI**.

Cílový stav po realizaci tj. traťová rychlost, druh trakce a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před provedením rekonstrukce.

• PS 01 : PZS v km 247,813

Předmětný přejezd **P1148** v km **247,813** se silnicí III/1415 (*Protivín - Krč*) na trati České Budějovice - Plzeň bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy **PZS 3 ZBI** (dle ČSN 34 2650). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Na přejezdu budou osazeny 4 stojany se závorami (A, B, C, D), přičemž závorový stojan D nebude doplňován výstražníkem. Na místě stávající dvojice výstražníků umístěné v prostoru mezi silnicí a chodníkem budou vybudovány výstražníky nové (D, E). Výstražník E bude umístěn až za dvojicí výstražníků se závorami. Vybudován bude hlavně kvůli lepší viditelnosti na silniční komunikaci ve směru z Krče. Výstražník A bude doplněn o jednu světlovou desku nasměrovanou do odbočné silnice III/14110 Protivín – Zábोří u Protivína. Výstražníky budou plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, které budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ zvýrazněnou reflexním žlutým orámováním.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku budou využity kolejové obvody **7J, 9J, 11J** a **LKJ**, jejichž vnitřní výstroj je umístěna v RD PZS v km 247,813. Stávající KO36 7J, 9J, 11J a LKJ z roku 1986 budou nahrazeny novými dvoupásovými kolejovými obvody 75Hz. Bude provedena kompletní výměna vnitřní i venkovní výstroje KO. Dále pak pro prodloužení přibližovacího úseku bude využit stávající kolejový obvod **5J** (výstroj umístěna v RD PZS v km 245,792). Přenos stavu tohoto úseku bude realizován po volných žilách stávající kabelizace. Z obou směrů bude realizováno odložení výstrahy. Pro vyhodnocení průjezdu bude na přejezdu použit anulační soubor ASE.

Indikační a ovládací prvky PZS budou umístěny stejně jako ve stávajícím stavu na kolejové desce v DK Protivín. S ohledem na prodloužení přibližovacích úseků bude nutno realizovat vazbu se SZZ Protivín. Bude využita stávající kabelizace.

Pro umístění technologie bude zřízen nový reléový domek. Ten bude umístěn na místě domku stávajícího.

Nová kabelizace bude zřizována pouze v místě přejezdu. Vazební kabelizace bude po přeložení do nového RD využita stávající. Stejně tak budou využity stávající kabely kolejových obvodů.

- **SO 01 : Přejezdová konstrukce přejezdu km 247,813**

V rámci rekonstrukce bude zřízená nová konstrukce přejezdu. Stávající směrové a výškové poměry traťové koleje i silnice III/1415 budou zachovány beze změn.

Do přejezdu bude vloženo nové kolejové pole, kolejnice tvaru S 49, betonové pražce se svěrkami ŽS4 (v přejezdové konstrukci s antikorozi ochranou), rozdělení pražců v přejezdu 600 mm, mimo přejezd 660. Délka nové kolejnice bude 25,0 m, výměna pražců se provede pouze v místě přejezdu a přechodové oblasti (tj. 22,6 m).

Na přejezdu bude provedena sanační vrstva železničního spodku dle předpisu S4 tak, aby v úrovni pláň železničního spodku bylo docíleno min. hodnoty modulu přetvárnosti $E_{pl} = 60$ Mpa. Je navržena konstrukce pražcového podloží typ 6 s použitím stabilizované zeminy dle vzorového listu Ž 4.16. Zesílená konstrukce pražcového podloží bude oboustranně o délce 5,00 m a je navržen typ konstrukce 4 dle vzorového listu Ž 4.2.

V úseku přejezdu bude odstraněná konstrukce železničního svršku a provede se odtěžení konstrukčních vrstev podloží. Zemní pláň bude upravena v příčném směru ve sklonu 4 % a na konci odvodněna podélným trativodem, který se zaústí přes svodné potrubí DN 150 do stávajícího železničního propustku v km 247,834.

Rýha trativodu bude vyhloubena do hloubky min 0,30 m pod úrovní zemní pláň, šířky 0,4 metru. Na dno do lože z písku se uloží částečné perforované drenážní trubky, DN150, s perforovanou plochou ve výšce 2200, podélný sklon trubek min. 0,5%.

Zásyp drenážní rýhy bude zasypán šterkem frakce 8/16 mm. Pro zamezení znečištění šterkového vsypu se provede obložení stěn rýhy separační geotextilií s min. gramáží 200 g/m². Kontrolní šachty trativodu budou z plastu DN 400.

Na upravenou zemní pláň se uloží geosyntetikum s výstužnou a separační funkcí (podle výsledků GP). Na geosyntetium bude rozprostřena vrstva stabilizované zeminy (min.tl. 250 mm po zhutnění) a na ní podkladní vrstva ze šterkodrti fr. 0-32 (min. tl. 200mm po.

Na takto upravenou pláň žel. spodku bude roztažena vrstva šterkového lože z drceného lomového kameniva frakce 31,5/63 mm v celkové mocnosti 350 mm

Nová přejezdová konstrukce bude z plastbetonových prvků (např. typ BODAN pro zatížení GI). Přejezdová konstrukce je tvořena vnitřními a vnějšími deskami uloženými prostřednictvím pryžových prvků průběžně na patách kolejnic a na závěrných zídkách. Materiál přejezdových desek a závěrných zídek je polymerbeton vyztužený ocelí BSt 550/500. Povrch desek je opatřen zdrsňenou obrusnou deskou. V daném případě je navržena vnější deska dlouhá (1470 mm).

Prefabrikovaná závěrná zídka se skládá z úložného prahu závěrné zídky a základu závěrné zídky. Prefabrikát závěrné zídky je pomocí vyrovnávací betonové vrstvy o tloušťce 10 mm uložen na prefabrikovaný základ a dosahuje k hornímu povrchu komunikace. Odděluje konstrukci pozemní komunikace od konstrukce železničního přejezdu. Jeho tvar zajišťuje dlouhou životnost konstrukce.

Základ závěrné zídky tvoří prefabrikovaný práh z železobetonu uložený na vyrovnávací vrstvě ze šterkodrtě.. Přejezdová konstrukce bude z obou stran ukončena náběhy typ BODAN.

Zbývající část přejezdu za závěrnou zídou se doplní konstrukcí z asfaltového betonu, lehké dle vzorového listu Ž 11.121.

Stavební délka přejezdové konstrukce bude 9,60 m, délka úpravy přejezdu bude od osy koleje bude 3,70 m vlevo trati a 4,10 m vpravo trati.

Navazující kryt vozovky komunikace III/1415 nebude opravován, je v dobrém technickém stavu.

Na železniční přejezd navazuje konstrukce přechodu pro pěší, která je navržena z plastbetonových prvků (např. typ BODAN pro zatížení GIII).

Zesílená konstrukce pražcového podloží zasahuje do prostoru stávajícího nástupiště a proto je s ohledem na jeho dostačující délku navrženo zkrácení nástupiště o 3,0 m.

Úprava GPK bude provedena strojní podbíječkou v celé délce rekonstrukce koleje včetně výběhu do stávající koleje.

Po třech týdnech provozu bude nutná jednodenní výluka traťové koleje pro konečnou úpravu GPK a dokončovací práce.

V rámci stavby bude zřízeno 10 ks nových LIS.

S ohledem na změnu způsobu zabezpečení přejezdu bude stávající svislá dopravní značka A30 železniční přejezd bez závor nahrazena značkou A 29 – železniční přejezd se závorami.

- **SO 02 : Úprava chodníku**

Na nově navrženou konstrukci přechodu bude navazovat chodník ze zámkové dlažby. Na chodníku bude provedena úprava pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Chodník bude opatřen signálním a varovným pasem.

Úprava na chodníku vpravo trati je již na pozemku města. Předláždění chodníku je vyvoláno posunutím výstražníků a osazením závor. Z tohoto důvodu je hrazeno z prostředků SŽDC s.o.

Nástupiště zastávky Protivín bude zkráceno o 3,0 m a bude zřízen nový přístupový chodník z nástupiště k silnici III/1415.

Nástupiště bude ukončeno zábradlím o výšce 1,10 m se třemi madly usměrňující pohyb chodců na přístupový chodník. Vzdálenost zábradlí od osy koleje bude 2,50 m. Na zábradlí nástupiště se osadí piktogram č. 104a – Zákaz vstupu doplněný nápisem „Zákaz vstupu“.

Zábradlí bude pokračovat podél stávajícího chodníku až na hranice pozemku SŽDC.

Chodník bude ukončen do vozovky chodníkovým obrubníkem do lože z betonu s převýšením nad vozovkou komunikace + 20 mm před kterým bude varovný pás šířce 400 mm s reliéfní dlažbou a barevně odlišenou. Do zeleně bude chodník ukončen záhonovým obrubníkem do lože z betonu s převýšením nad vozovkou +60 mm..

B.1.1.3 Požadavky na stavebně technická řešení

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách 266/94Sb. a příslušnými vyhláškami Českých drah. Dokumentace splňuje požadavky a směrnice SŽDC s.o.

Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC (ČD), TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Navržené vnější prvky zabezpečovacího zařízení jsou sestaveny z běžně používaných a zavedených prvků používaných v provozu SŽDC.

Výběr konkrétního typu vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení a jeho dodávka, včetně zpracování realizační dokumentace, bude předmětem veřejné obchodní soutěže na dodávku zabezpečovacího zařízení této stavby.

Navrhne-li dodavatel v soutěži zabezpečovací zařízení, které není na síti SŽDC zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu SŽDC.

B.1.1.4 Podmiňující předpoklady

- **Přeložky inženýrských sítí**

V dokladové části jsou uvedeny inženýrské sítě, které se vyskytují v obvodu stavby. S případnými přeložkami těchto sítí není uvažováno. Vytýčení těchto sítí bude provedeno ve spolupráci s jejich správci v rámci přípravných prací.

- **Podmiňující, vyvolané a jiné související investice**

Realizace stavby v rozsahu daném touto dokumentací již nevyvolá žádné další investice ze strany investora SŽDC, s.o.

- **Zabezpečení vodního hospodářství**

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

- **Jiná omezující opatření**

Při realizaci stavby budou nutné výluky a uzavírky, jejichž rozsah je popsán v kapitole B.11.2. Vzájemná koordinace při realizaci stavby bude řešena podle potřeb provozu ve spolupráci s dodavatelem stavby, investorem a OR Plzeň.

B.1.2 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY

B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

Byl proveden detailní průzkum na místě přejezdu a v příslušných železničních stanicích. V úseku předpokládané kabelizace byl proveden návrh kabelové trasy.

Byl proveden průzkum vlastnictví pozemků. Vlastnictví pozemků je doloženo informacemi z KN v dokladové části dokumentace.

Pro základní informaci a stanovení spouštěcích míst byly provedeny orientační výpočty délek přibližovacích úseků dle příloh ČSN 34 2650.

K vytipování technologických zařízení byly využity katalogy, ceníky a internetové prezentace firem, zabývajících se výrobou a vývojem zabezpečovacích zařízení.

- **Geodetické a mapové podklady**

Pro zpracování přípravné dokumentace bylo použito těchto podkladů:

- Zadávací podmínky pro zpracování přípravné dokumentace
- Katastrální mapy obvodu stavby
- Geodetické zaměření obvodu stavby

Kopie otisků částí mapových listů katastrální mapy jsou součástí této dokumentace (*viz část C.3. Snímky katastrální mapy.*)

Údaje o průběhu podzemních vedení a inženýrských sítí byly zjištěny a ověřeny správci. Sítě byly zakresleny do situace v měřítku 1:1.000.

Před zahájením stavby bude nutné prověřit průběh jednotlivých podzemních řadů vzhledem k aktualizaci k době, ve které byly vydány.

B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech

- **Dotčená ochranná pásma**

V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranných pásem :

- sdělovací síť **Telefónica O2 Czech Republic, a.s.**
- elektrická síť nadzemní, podzemní vedení **E.ON Česká republika, a.s.**
- plynovody STL, NTL **E.ON Česká republika, a.s.**
- vodovodní, kanalizační řad **ČEVAK a.s.**
- kabely **ČD-Telematika, a.s.**
- zařízení ve správě **SŽDC, s o., SDC České Budějovice**
 - kabely Správy sdělovací a zabezpečovací techniky

- **Chráněné části území a kulturní památky**

V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.

V prostoru stavby se nenachází památné stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty viz.část H.1.11 – Doklady, vyjádření Městského úřadu Písek, odbor životního prostředí.

Uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj, č.j. KUJCK 71748/2014/OZZL ze dne 10.12.2014. (viz. část H.1.7. – Doklady).

Stavba svými účinky nemá vliv na životní prostředí. Není známo, že by stavební činností nebo budoucím provozem došlo ke střetu s územním systémem ekologické stability.

B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

Během stavby je nutno respektovat ustanovení zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a vyhlášku č. 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází žádná vzrostlá zeleň. Proto nedojde k jejímu kácení. Vzhledem k minimálnímu rozsahu nové kabelizace nebude prováděno ani vyřezání náletových dřevin.

Během realizace stavby nebudou káceny dřeviny v rámci významného krajinného prvku.

Pro stavbu není nutný souhlas dle §14 odst. 2 lesního zákona. viz. H.1.11 – Doklady, vyjádření Městského úřadu Písek, odbor životního prostředí.

B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Při realizaci stavby nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu.

Při realizaci stavby nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa.

B.1.2.5 Územně technické podmínky

- **Rozsah a uspořádání staveniště**

Staveniště se nachází v katastrálních územích:

Protivín: p.č.: 2786 a 2790	– ČR, SŽDC, s.o.
Protivín: p.č.: 2412/6 a 2412/22	- Město Protivín
Protivín: p.č.: 989/2	- ČR, Pozemkový fond
Protivín: p.č.: 2412/7	- SÚS Jihočeského kraje

Území, v němž je stavba umístěna, je v ochranném pásmu dráhy a nachází se zde inženýrské sítě viz část H. – Doklady.

Skládku materiálu bude možné zřídit na pozemcích SŽDC s.o. u přejezdu a v prostoru ŽST Protivín.

- **Zajištění příjezdu na staveniště**

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a též z kolejí SŽDC.

- **Zajištění přívodu vody a energií**

Potřebný příkon elektrické energie bude zajištěn ze stávajících distribučních sítí.

- **Údaje o dopravních trasách**

Jako dopravní trasa pro přesun rozhodujících dodávek k řešeným přejezdům bude využita silnice III/14110.

B.1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách

Realizace stavby v rozsahu daném touto dokumentací již nevyvolá žádné další investice ze strany investora SŽDC, s.o.

B.1.2.7 Údaje o bilancích zemních prací

V rámci stavby dojde pouze k výkopovým pracím z důvodu uložení nové kabelizace pro PZS. Vykopanou zemínou budou po uložení kabelu výkopy opětovně zahrnuty.

B.1.2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Převážná část stavby se nachází na pozemcích ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty s.o.

Část stavby je umístěna na sousedních pozemcích. Reléový domek bude umístěn na pozemku p.č. 989/2 k.ú. Protivín v majetku Státního pozemkového úřadu. Pro umístění výstražníků bude zřízena smlouva o věcném břemeni s Městem Protivín.

B.1.2.9 Výjimky z předpisů a norem

Realizace stavby dle navrženého technického řešení jednotlivých PS a SO není podmíněna žádnou výjimkou z norem a předpisů.

B.1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby

Projektová dokumentace bude vypracovaná v členění a rozsahu dle Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ vydané dne 30.06.2006 pod č.j. : 13 511/06-OP.

Dokumentace bude vypracována zhotovitelem vybraným na základě soutěže o tuto zakázku.

V dalším stupni bude nutné provést ověření výskytu a polohy inženýrských sítí, vzhledem k době zpracování projektové dokumentace.

B.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Stavba jako jeden celek řeší náhradu stávajícího přejezdového zařízení bez závor (PZS 3SBI) na přejezdu **P1148** v km 247,813 trati České Budějovice - Plzeň novým světelným zabezpečovacím zařízením PZS se závorami kategorie **PZS 3ZBI**.

Cílový stav po realizaci tj. traťová rychlost, druh trakce a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před provedením rekonstrukce.

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzování vlivů stavby na životní prostředí se řídí zákonem č. 100/2001 Sb. Příloha č. 1 tohoto zákona stanovuje druhy staveb infrastruktury, na které se vztahuje proces EIA ve smyslu uvedeného zákona. Železnice je mezi vyjmenovanými druhy staveb. Prostá rekonstrukce části infrastruktury, v tomto případě přejezdového zabezpečovacího zařízení nenaplnuje §4 uvedeného zákona, ve kterém je stanoven předmět posuzování vlivů na životní prostředí.

Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92Sb. a v souladu s ním (zejména § 9,11,17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

B.3.1 HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V průběhu stavby nebude životní prostředí ohroženo. Stavba nevyžaduje rozsáhlejší demolice stávajících objektů. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací. Dokončená stavba nebude mít vliv na klimatické poměry, využívání přírodních zdrojů, kulturní památky, hladinu hluku ve dne i v noci a ani na hladinu emisí.

V prostoru stavby se nenachází chráněné území, památné stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.

Při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL.

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. Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. a jsou vyjmenovány v kapitole B.3.3 této zprávy.

Z hlediska ochrany významných krajinných prvků a památkové ochrany nedochází ke střetu zájmů.

B.3.1.1 Ochrana přírody

Během realizace stavby nedojde k dotčení chráněných území dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb. a lokalit soustavy Natura 2000.

Uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj.

Evropsky významná lokalita Švarcenberský rybník leží 1,8 km severovýchodním směrem.

viz. část H.1.7 – Doklady, vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje, odbor životního prostředí.

Stavbou nedojde k dotčení maloplošných zvláště chráněných území.

B.3.1.2 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu

viz. kap B.1.2.3 a část H.1.11. – Doklady, vyjádření Městského úřadu Písek, odbor životního prostředí

B.3.1.3 Vliv stavby na vodoteče

viz. část H.1.11. – Doklady, vyjádření Městského úřadu Písek, odbor životního prostředí.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly ponechávány zbytečně 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.

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.

Při realizaci kabelové trasy v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ochrany ŽP, správce vodních toků a pod. Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a Referát 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 jám, a odčerpát. 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 likvidaci ke specializované firmě.

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

Z řady důvodů jsou RPL závažné znečišťující médium vodního prostředí. Zvláště v podzemních vodách vedou RPL k dlouhodobému znečištění a znehodnocení těchto vod a to i v případě stopových koncentrací. Dosažení nápravy je pak většinou dlouhodobé a zpravidla značně nákladné.

K podrobnému zpracování této kapitoly dojde v dalším stupni projektové dokumentace.

B.3.1.4 Hluk ze stavební činnosti

Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. viz. část B.2 - Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

Je předpoklad, že v blízkosti obytné zástavby bude stavební činnost prováděna pouze v době od 7 do 21. V době od 7:00 do 21:00 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.

B.3.1.5 Vliv vibrací

viz. část H.1.6. – Doklady, vyjádření Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje

B.3.1.6 Rozptylové studie

viz. část H.1.6. – Doklady, vyjádření Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje

Nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Součástí stavby nebude recyklace šterkového lože. Ta 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 5.12.

B.3.1.7 Posouzení vlivu stavby na kvalitu ovzduší

viz. část H.1.6. – Doklady, vyjádření Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje

B.3.1.8 Biologický průzkum

Stavba nevyžaduje biologický průzkum.

B.3.1.9 Průzkum radonového rizika

Stavba nevyžaduje průzkum radonového rizika.

B.3.2 ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA

Posuzování vlivů na životní prostředí se řídí zákonem č. 100/2001 Sb., který stanovuje druhy staveb infrastruktury, na které se vztahuje proces EIA ve smyslu uvedeného zákona. Železnice je mezi vyjmenovanými druhy staveb. Prostá rekonstrukce části infrastruktury, v tomto případě přejezdového zabezpečovacího zařízení nenaplnuje §4 uvedeného zákona, ve kterém je stanoven předmět posuzování vlivů na životní prostředí.

Zadavatel – SŽDC, s.o., Stavební správa západ požádá Krajský úřad Jihočeského kraje o vyjádření, zda daný záměr podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

B.3.3 NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLVŮ

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na životního prostředí.

Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92Sb. a v souladu s ním (zejména § 9,11,17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Návrh opatření k ochraně životního prostředí:

- je předpoklad, že v blízkosti obytné zástavby nebudou práce prováděny v době nočního klidu
- stavební mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v odpovídajícím technickém stavu
- před výjezdem ze staveniště na silniční síť bude prováděna očista stavebních mechanismů a nákladních automobilů
- bude prováděna pravidelná očista příjezdových komunikací na staveniště
- při pracích, které mají za následek víření prachu, bude prováděno kropení ploch
- v případě havárie bude postupováno podle havarijního plánu

B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

B.4.1 Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE

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 kolejiště 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 kolejišti. Je třeba dodržovat ustanovení **SŽDC Bp 1** Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazující předpisy.

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

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky vyhlášky:

- 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. 2:2005 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě
- Zákon č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.494/2001 Sb. o evidenci pracovních úrazů

- Vyhláška ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů
- č. 324/90Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví vyhláška č. 324/90Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích, která je závazná pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce

Ve vyhlášce 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 správcí 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.5 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Ve stavbě se neuvažuje se vznikem vyzískaného materiálu. Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 185/2001Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství.

Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů.

Odstraňování odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. 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.

Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. Nebezpečné odpady podle § 6 odst. 1 a 2 zákona jsou označeny v symbolem "*". Jedná se převážně o odpady Skupiny katalogu odpadů č. 17 „Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)“ :

Odpady vzniklé výkopovými pracemi :

- **17 01 01** – beton
- **17 01 02** – cihly
- **17 03 01***- asfaltové směsi obsahující dehet
- **17 03 02** – asfalt
- **17 05 03*** - zemina nebo kamení obsahující nebezpečné látky
- **17 05 04** - zemina nebo kamení
- **17 05 07*** – štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé kolejovými úpravami :

- 17 01 01 – beton
- 17 02 04* – dřevo obsahující nebezpečné látky (žel. pražce)
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 05 07* – šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení :

- 17 04 01 – měď, bronz, mosaz
- 17 04 02 – hliník
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 04 07 – směsné kovy
- 17 04 11 – kabely

Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů.

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 185/2001Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství.

Nakládání s použitými dřevěnými pražci:

- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a),
- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám, jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby),
- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny“.

Seznam možných skládek:

ODPADY PÍSEK s.r.o., Vydlaby 175, 397 01 Písek

TRKOVSKY, s.r.o., Putimská Vysoká 2529, 397 01 Písek

B.6 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Po ukončení stavby zůstane zachována průjezdnost komunikací bez změny parametrů.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným SDH.

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 prostorech. Vstupy do všech objektů budou utěsněny hmotami s reakcí na oheň A1 a s odolností EI 15-45.

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.

Stav požární ochrany se po dokončení této stavby nezmění.

B.7 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Přejezdové zabezpečovací zařízení se nachází v intravilánu a bude v souladu s vyhláškou č. 577/2004 Sb. *(jíž se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb, kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů)* doplněno o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

B.8 NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

V průběhu stavby nebude životní prostředí ohroženo.

B.9 CIVILNÍ OCHRANA

Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky a stavba nebude mít vliv na zařízení civilní obrany.

B.10 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

Vzhledem k účelu stavby nebyl zpracován dynamický průběh rychlosti (nejde ani o modernizaci či rekonstrukci vedoucí ke zvýšení traťové rychlosti).

B.11 ORGANIZACE VÝSTAVBY

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 požárním zařízením.

B.11.1 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY

Stavba jako jeden celek řeší náhradu stávajícího přejezdového zařízení bez závor (PZS 3SBI) na přejezdu **P1148** v km 247,813 trati České Budějovice - Plzeň novým světelným zabezpečovacím zařízením PZS se závorami kategorie **PZS 3ZBI**.

Postup výstavby:

- Realizační projektová dokumentace
- Technická příprava, objednávky materiálu
- Příprava technologie v montážním zázemí zhotovitele

- Realizace kabelových tras
- Příprava úprav navazujících ZZ
- Realizace stavebních úprav přejezdu.
- Vypnutí a demontáž stávajícího PZS
- Osazení reléového domku a výstavba nového PZS
- Dokončení montáží a aktivace PZS
- Komplexní zkoušky, technické prohlídky
- Zkušební provoz
- Dokumentace skutečného provedení, geodetické zaměření

Dodavatel stavby bude určen na základě výběrového řízení, součástí dalšího stupně projektové dokumentace bude i vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem.

B.11.2 VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU

Pro rekonstrukci úrovněvého křížení bude nutná výluka trat'ové koleje v délce 96 hodin pro demontáž staré přejezdové konstrukce, snesení kolejového pole, zemní práce, sanace, odvodnění, zřízení štěrkové pláně, položení nového kolejového pole, dosypání štěrku, SPK ASP, zřízení termitových svarů, zřízení přejezdové konstrukce a konečné úpravy povrchu silniční komunikace.

Po třech týdnech provozu bude nutná jednodenní výluka trat'ové koleje v rozsahu cca 8 hodin pro konečnou úpravu GPK a dokončovací práce.

Náhradní přeprava cestujících bude řešena autobusy a to v úseku Čičenice - Protivín. Vzájemná koordinace při realizaci stavby bude řešena podle potřeb provozu ve spolupráci s dodavatelem stavby, investorem a OŘ Plzeň.

B.11.3 UZAVÍRKY SILNIC

V době výluky železničního provozu (kapitola B.5.2) bude nutno provést úplnou uzavírku silnice III/1415 (*Protivín - Krč*) v místech křížení se železniční tratí.

Objízdná trasa **pro osobní dopravu** bude realizována v délce cca 1 km místními komunikacemi : ulicemi Žižkova a Nad rybníkem. Objízdná trasa **pro nákladní dopravu** bude vedena po silnicích I/20, II/141, III/14114 a III/14110.

Při umisťování výstražníků a reléového domku bude dále nutno provést částečnou uzavírku silnice III/1415 Protivín - Krč na dobu cca 5x2 hodiny.

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

Uzavírky budou při realizaci stavby řešeny v souladu se zákonem podáním žádosti na příslušný Silniční správní úřad s dostatečným časovým předstihem.

B.11.4 POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. jsou ve stavbě 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. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců.

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

B.11.5 PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY

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

Plánovaný termín zahájení a dokončení stavby bude upřesněn investorem při zajištění potřebného financování stavby a potřebných výluk k realizaci stavby.

B.12 PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Pro zpracování přehledové situace s lokalitami životního prostředí byly použity mapy Natura 2000 (<http://mapy.nature.cz/>).

„Rekonstrukce PZS v km 247,813 trati Č.Budějovice – Plzeň“

