

B. SOUHRNNÁ ČÁST

O B S A H :

B. SOUHRNNÁ ČÁST	1
O B S A H :	1
B.1 Souhrnná technická zpráva.....	2
B.1.1 Průzkumy a podklady.....	2
B.1.2 Ochranná pásma	3
B.1.3 Koncepce stavby	4
B.1.4 Trvalé a dočasné zábery pozemků ze ZPF nebo PUPFL.....	8
B.1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor).....	8
B.1.6 Výjimky z předpisů a norem.....	11
B.1.7 Požadavky na další přípravu stavby	11
B.2 Dopravní technologie	11
B.3 Vliv stavby na životní prostředí	11
B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	11
B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	14
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby.....	15
B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany	15
B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce	15
B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení	16
B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany	16
B.5 Graf dynamického průběhu rychlostí.....	16
B.6 Organizace výstavby	16

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Průzkumy a podklady

B.1. 1. 1. Přehled a výsledky průzkumů

Pro potřebu zpracování přípravné dokumentace stavby byly provedeny následující průzkumy :

- Geotechnický průzkum pro stavbu „Rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku v km 38,750 – 40,300 trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“ – zpracovatel WALTEC GDS, s.r.o. (07/2011)
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál šterkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin s největší pravděpodobností jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad. Zhotovitel stavby je povinen nakládat s materiálem v souladu se zněním zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

Průzkum průběhu inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby byl proveden v měsíci dubnu 2011 a vyjádření správců bylo aktualizováno v červnu 2013. Trasy jednotlivých sítí a zařízení jsou překresleny do situace stavby, příčných řezů a podélného profilu na základě vyjádření správců. Před prováděním stavby je nutné provést případnou aktualizaci propadlých stanovisek s potvrzením průběhu sítí jednotlivými správci. Při provádění prací je nutno probíhající kabely po dohodě s jejich správcem řádně zabezpečit a ochránit před poškozením. Přitom je bezpodmínečně nutné zajistit dozor příslušných správců.

B.1. 1. 2. Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Geotechnický průzkum byl proveden v červenci 2011, celkem bylo provedeno 9 kopaných sond. Sondy byly rozvrženy podle délky koleje určené k rekonstrukci. Zájmový úsek se nachází z hlediska geologické stavby v oblasti třeboňské pánve. V přímém podloží trati vystupují k povrchu neogenní sedimenty pánve. V lokální nevýrazné morfologické elevaci, kterou trať prochází, zůstalo zachováno domanínské souvrství, tvořené především montmorillonitickými jíly, diatomovými jíly a písky. Na svazích a v lokálních depresích této elevace však mohou vystupovat i zvětraliny pískovců až slepenců zlivského souvrství. V krátkém úseku zasahují do podloží náspu pravděpodobně i deluviofluvioální sedimenty. Oblast je porušena zlomem směru SV-JZ, který se projevuje i v morfologii terénu.

Hydrogeologická charakteristika přímého podloží železnice je dána zastoupením neogenních sedimentů různého složení, což se projevuje v jejich propustnosti. Jedná se o nepravidelné střídání průlinových kolektorů a izolátorů.

Z hlediska geomorfologického členění České republiky se lokalita nachází v prostoru Třeboňské pánve.

V koleji tratě Třeboň – Lomnice nad Lužnicí bylo pomocí kopaných sond zjištěno, že kolejové lože je převážně silně zabahněné a jeho tloušťka pod ložnou plochou pražce činí 50 – 60 cm. Pod kolejovým ložem byly většinou zjištěny navážky písku či šterku. Zemní plán tvoří zeminy charakteru jílovité hlíny písčité, písku se šterkem či šterku s hlinitým pískem. Jílovitá hlína písčitá je málo propustná až nepropustná, namrzavá až nebezpečně namrzavá, písek se šterkem je propustný až velmi propustný a nenamrzavý, šterk s hlinitým pískem je velmi propustný a nenamrzavý. Únosnost zemní pláně je dosti proměnlivá, průměrně se pohybuje mezi $E_{or} = 15,000 - 35,000$ Mpa, nejvyšší hodnota redukovaného modulu přetvárnosti byla 36,900 Mpa, nejnižší hodnota pak 11,600 Mpa. Na základě výsledků geotechnického průzkumu bude zapotřebí zvýšit únosnost zemní pláně zřízením sanace železničního spodku. Sanace bude zřízena v následujících úsecích:

km 38,757 – 38,793	typ 3, štěrkodř tl. 0,20 m, filtrační geotextilie
km 38,793 – 38,817	typ 3 + ZKPP typ 1, štěrkodř tl. 0,50 m, filtrační geotextilie
km 38,817 – 39,180	typ 3, štěrkodř tl. 0,30 m, výztužná geotextilie
km 39,560 – 39,852	typ 3, štěrkodř tl. 0,20 m, filtrační geotextilie
km 39,852 – 39,879	typ 3 + ZKPP typ 1, štěrkodř tl. 0,50 m, filtrační geotextilie
km 39,879 – 40,286	typ 3, štěrkodř tl. 0,20 m, filtrační geotextilie.

Navržená konstrukce vyhovuje i z hlediska ochrany zemní pláň před nepříznivými účinky mrazu podle přílohy 7 předpisu SŽDC S4.

V úseku km 39,180 – 39,560 v oblasti náspu, kde bylo dosaženo nejvyšších hodnot modulu přetvárnosti, nebude sanace zřizována.

B.1. 1. 3. Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování přípravné dokumentace stavby byly použity tyto mapové a geodetické podklady:

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby - zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (06/2011)
- Katastrální mapa KÚ Lužnice v měřítku 1:1 000, získána on-line z mapového serveru ČÚZK Marushka, <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>.
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Jihočeský kraj, katastrální pracoviště Třeboň, <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>
- Dokumentace železničního bodového pole v úseku km 38,219 – 40,523 trati České Velenice – Veselí n. L., zpracovatel SŽDC, s.o., SZG Praha, pracoviště České Budějovice (05/2011)
- Náčrtný přehled železničního svršku trati Č. Velenice – Veselí n. L. v úseku km 33,700 – 42,000 ke dni 19.5.2011 v grafické i psané podobě, zdroj SŽDC SDC, Správa tratí České Budějovice

B.1.2 Ochranná pásma

Pro zpracování přípravné dokumentace byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- traťový kabel ČD Telematika v majetku SŽDC s.o., divize TÚDC
- zabezpečovací kabel ve správě SŽDC s.o., SSZT (křížení v km 38,575, km 38,799 a km 39,857).
- E-ON Česká republika, s.r.o. – podzemní vedení nízkého napětí (přípojka k domku u přejezdu v km 39,866)
- Povodí Vltavy s.p., pobočka Č. Budějovice – hlavní odvodňovací zařízení MT2 a VT1
- Lesy ČR s.p., Správa toků – oblast povodí Vltavy - hlavní odvodňovací zařízení MT2 a VT1

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se dle zajištěných podkladů v místě stavby nenacházejí:

- Telefónica O2 Czech Republic, a.s.
- ČEVAK, a.s.
- Město Třeboň
- Obec Lužnice

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček, protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány

objekty zařízení stavenišť a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

B.1.3 Koncepce stavby

B.1.3.1. Účel stavby

B.1.3.1.1 Celková koncepce řešení

Stavba „Rekonstrukce odvodnění a sanace železničního spodku v km 38,750 – 40,300 trati České Budějovice – Veselí n. Lužnicí se nachází na jednokolejné neelektrizované celostátní trati TÚ 1701 České Velenice (mimo) – Benešov u Prahy (mimo), DÚ 10 Třeboň – Lomnice n. L.. Traťová rychlost je $V = 100$ km/h v celé délce rekonstruovaného úseku. V novém stavu je stavba z hlediska návrhu směrových a sklonových poměrů řešena rovněž pro rychlost $V = 100$ km/h.

Přípravná dokumentace řeší rekonstrukci železničního svršku a spodku, dvou železničních přejezdů a ochranu kabelových vedení v nezbytném rozsahu.

V mezistaničním úseku Třeboň – Lomnice n. L. v km 38,750 – 40,300 se nacházejí 2 úroňové přejezdy a 3 propustky. Přejezdy v km 38,805 a 39,866 budou rekonstruovány, propustky zůstanou bez stavebních úprav.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek parc. č. 356/ 1 v katastrálním území Lužnice. Stavba částečně zasahuje také na pozemky parc. č. 356/13, 356/14, 356/15, 356/16, 356/17, 356/5, 356/4, 356/3, 356/2 se způsobem využití dráha v katastrálním území Lužnice.

Plochy vhodné pro účely zařízení stavenišť, pro odstavení mechanizace a meziskládku materiálů se nacházejí v žst. Třeboň na pozemku parc. č. 2538/1, katastrální území Třeboň a v žst. Lomnice nad Lužnicí na pozemku parc. č. 951/1, katastrální území Lomnice nad Lužnicí. Tyto pozemky jsou ve vlastnictví Českých drah, a.s., nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha – Nové Město.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna. Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto:

Začátek stavby: km 38,561 415 (začátek směrového a výškového vyrovnání koleje)

Konec stavby: km 40,418 865 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje)

Pro veškeré hlavní práce prováděné v rámci stavby jsou v dokumentaci vzhledem k charakteru prací a místním podmínkám uvažovány technologie s přístupem po železnici od žst. Třeboň, resp. Lomnice nad Lužnicí. Přejezd silničními vozidly do prostoru stavby je možný na přejezdech v km 38,805 a km 39,866.

Stávající uvedené parametry trati zůstanou zachovány i po provedení stavby:

▪ traťová rychlost	100 km/h
▪ traťová třída	D3
▪ hmotnost na nápravu	22,5 t
▪ prostorová průchodnost	ZG-C
▪ řád traťové koleje	6

B.1.3.1.2 Zdůvodnění navrženého řešení

Je zapotřebí odstranit stávající nevyhovující stav železničního spodku. Na trati dochází k velkému sedání železničního svršku v důsledku špatného odvodnění trati, což vyžaduje každoroční náročné údržbové práce. Z tohoto důvodu je nutné provést sanaci stávajícího železničního spodku a odvodnění, čímž dojde k zastavení nežádoucích propadů trati.

Po provedení stavby bude zvýšena plynulost a bezpečnost železniční dopravy. Zvýšena bude i bezpečnost silniční dopravy na rekonstruovaných přejezdech s předmětnou železniční tratí.

B.1.3.1.3 Umístění stavby**Stručná charakteristika trasy**

Řešený úsek se nachází na celostátní jednokolejné neelektrifikované železniční trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí.

Trať se v řešeném úseku km 38,750 – 40,300 nachází od začátku úseku v mírném stoupání hodnoty +0,40 ‰, poté v klesání s hodnotami sklonů -4 až -5 ‰. Z hlediska směrových poměrů je začátek řešeného úseku v přechodnici oblouku $R=746\text{m}$, poté je trať v přímé, za níž následuje oblouk s přechodnicemi o poloměru $R=1456\text{m}$. Za tímto obloukem až do konce úseku je trať opět v přímé.

Na začátku stavby se trať nachází v náspu, za přejezdem v km 38,805 vstupuje do zářezu. Od km 39,200 přechází trať opět do náspu. Zhruba od km 39,600 vstupuje trať opět do zářezu, v němž setrvává až do konce řešeného úseku k propustku v km 40,294.

Řešený úsek se z hlediska geologické stavby nachází v oblasti třeboňské pánve, v přímém podloží trati vystupují k povrchu neogenní sedimenty pánve. Z hlediska geomorfologického členění České republiky se lokalita nachází v prostoru Třeboňské pánve.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku včetně konstrukce přejezdů, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost železniční a silniční dopravy.

B.1.3.2. Stručný popis navrženého technického řešení**Návrh trasy**

Prostorové řešení trasy a návrhy stavebních konstrukcí vycházely ze základních předpisů, norem a typových podkladů. Technické řešení objektů bylo projednáváno průběžně s investorem a správcem.

Nový návrh trasy odpovídá stávajícímu stavu, nedochází k žádným zásadním změnám směrové polohy koleje, výšková poloha koleje je projektována převážně ve zdvihu cca + 10 cm z důvodu vybudování sanace žel. spodku a z důvodu plánované elektrizace.

V celé délce rekonstruovaného úseku je zajištěn volný schůdný a manipulační prostor.

Z hlediska sklonových poměrů se úsek nachází zpočátku ve vodorovné, poté v celém úseku v klesání s průměrnou hodnotou - 4,40 ‰, maximální hodnotou sklonu - 4,65 ‰, minimální hodnotou sklonu - 3,87 ‰. Fixními body pro směrové a výškové řešení trasy byly především stávající přejezdy a propustky.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

▪ traťová rychlost	100 km/h
▪ traťová třída	D3
▪ hmotnost na nápravu	22,5 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC
▪ řád traťové koleje	6

Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů – hlavní práce:**SO 01 Železniční svršek**

▪ směrové a výškové vyrovnání koleje	1 857,45 m
▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice S49, pražce betonové SB8	1 149 m
▪ rekonstrukce kolejového lože	1 149 m
▪ rekonstrukce drážních stezek	1 149 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	1 857,45 m
▪ zřízení bezстыkové koleje	1 149 m
▪ vystrojení trati	1 kpl

SO 02 Železniční spodek

▪ zřízení zemní plně	1 149 m
▪ sanace železničního spodku KPP typ 3	1 119 m

▪ zřízení KPP přejezdu typ 3 + ZKPP	30 m
▪ hloubkové odvodnění systémem trativodů	233 m
▪ trativodní šachty	9 ks
▪ podélné vsakovací žebro	27 m
▪ svodné potrubí (zatrubnění příkopu)	28 m
▪ zpevněný příkop/rigol z tvárnic TZZ4	2270 m
▪ zřízení nezpevněného příkopu	442 m
▪ zemní práce	1 kpl

B.1.3.3. Požadavek na postupné provádění stavby

Rozhodujícími stavebními objekty jsou stavební objekty železničního svršku a spodku, kterým se musí podřídit i postup rozhodujících kroků výstavby.

B.1.3.4. Požadavek na postupné uvádění stavby do provozu, lhůty výstavby

B.1.3.4.1 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Podle zákona o dráhách č.266/94 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 drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technicko bezpečnostní zkoušky a eventuelně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7.

Stavební objekty charakteru „určených technických zařízení“ podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, ve stavbě obsaženy nejsou.

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 Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č.177/95 Sb., což bude uplatněno i v této stavbě.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby.

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 Drážní správní 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 rekonstrukce v nepřetržitých výlukách musí vybraný zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací železničního spodku a svršku tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny v průběhu stavby respektive již v průběhu jednotlivých nepřetržitých výluk.

Zhotovitel musí zajistit při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min. 50km/h. Dále pak dle TKP 7.3.3 nejdéle do 3-í měsíců úpravu GPK podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřícím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

B.1.3.4.2 Předpokládané lhůty výstavby

Předpokládaný termín realizace stavby :

2015

B.1. 3. 5. Požadavky stavby na zdroje – elektrická energie, voda, plyn

Nejedná se o stavbu na elektrizované trati, realizovaná stavba nevyvolá žádné nároky na zajištění odběru elektrické energie, vody ani plynu pro svůj provoz. Dokončená stavba a její provoz nevyžaduje oproti stávajícímu stavu zajištění žádných energií, železniční doprava bude nadále provozována nezávislou motorovou trakcí.

Při provádění stavby bude zajištění potřebných zdrojů v kompetenci zhotovitele stavby. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

Práce budou prováděny převážně kolejovou stavební mechanizací se samostatnými agregáty. Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá v cisternách.

Staveniště bude vybaveno ekologickým WC. Telefonní vyzvednutí bude probíhat drážními aparáty, mobilními telefony a vysílačkami zajištěnými zhotovitelem.

B.1. 3. 6. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod, dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Odvodnění tělesa dráhy bude řešeno převážně pomocí zpevněných příkopů a rigolů, částečně i pomocí nezpevněných příkopů. Oblast přejezdu v km 38,805 a kolej v oblasti přilehlého zářezu je odvedena podélným trativodem. Trativodní vedení sestává z jedné větve a 9 trativodních šachet. Trativod je vyústěn v km 38,767 vlevo trati do zpevněného příkopu, který je vyústěn u propustku v km 38,750. Odvodnění přejezdu v km 39,866 je řešeno podélným vsakovacím žebrem.

B.1. 3. 7. Napojení na dopravní systém

Vzhledem k charakteru stavby bude v době její realizace dočasně omezen provoz motorové dopravy na přejezdech v km 38,805 a v km 39,866. Dopravní trasy a dopravní frekvence nebudou stavbou ovlivněny, naopak po rekonstrukci dojde ke zlepšení průjezdu vozidel ve všech směrech a ke zvýšení bezpečnosti na přejezdu.

Stavbou nebude narušeno ani změněno dosavadní veřejné a občanské vybavení území.

B.1. 3. 8. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Stavba bude prováděna na pozemku ve správě SŽDC, s.o., který má charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha. Odstranění a vykácení dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.1. 3. 9. Bezpečnost práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem ČD, SŽDC, ČSN, TNŽ, železničních předpisů, PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp 1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy

- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka ČD a.s. nebo SŽDC s.o.

B.1. 3. 10. Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, s.o. a Českých drah a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti

Veřejnosti přístupnou částí stavby budou úrovněvé přejezdy v km 38,805 a 39,866. Dokončená stavba bude v těchto místech veřejně přístupná. Přejezdy budou zabezpečeny světleným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se zvukovou signalizací.

B.1. 3. 11. Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného výlukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby.

Zahájení stavby není podmíněno žádnou jinou investicí, stavba sama nevyvolává nutnost žádné další stavby.

B.1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Navrhované staveniště je situováno na pozemku SŽDC, s.o., a dalších soukromých pozemcích, které leží v Jihočeském kraji, okres Jindřichův Hradec. Podrobný výpis informací z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních je obsahem přílohy I.2 Majetkoprávní část Geodetické dokumentace.

Ve stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského či lesního půdního fondu.

B.1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků České republiky s právem hospodaření SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek parc. č. 356/ 1 v katastrálním území Lužnice.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s.

na nichž bude stavba prováděna.

Ve stavbě nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků, proto nevznikají ani žádné nároky na výkup pozemků.

Informace o pozemcích dotčených stavbou:

Parcelní číslo : 356/1
Výměra : 51 501 m²
Katastrální území : Lužnice 689 459
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : DKM
Určení výměry : graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku : Dráha
Druh pozemku : Ostatní plocha
Číslo LV : 46
Vlastnické právo : Česká republika
Právo hospodaření : Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha-Nové Město

Parcelní číslo : 356/13
Výměra : 143 m²
Katastrální území : Lužnice 689 459
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : DKM
Určení výměry : graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku : Dráha
Druh pozemku : Ostatní plocha
Číslo LV : 203
Vlastnické právo : Hutterová Milena, Lužnice 45, 739 01 Lužnice

Parcelní číslo : 356/14
Výměra : 61 m²
Katastrální území : Lužnice 689 459
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : DKM
Určení výměry : graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku : Dráha
Druh pozemku : Ostatní plocha
Číslo LV : 56
Vlastnické právo : Frolík František, Zámecká 213, 378 16 Lomnice nad Lužnicí; Frolík Jiří, Šalounská 153, 378 16 Lomnice nad Lužnicí; Píbrová Helena, Novohradská 1472/154, 370 08 České Budějovice

Parcelní číslo : 356/15
Výměra : 55 m²
Katastrální území : Lužnice 689 459
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : DKM
Určení výměry : graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku : Dráha
Druh pozemku : Ostatní plocha
Číslo LV : 110
Vlastnické právo : Zemanová Vlasta, Lužnice 81, 378 16 Lužnice

Parcelní číslo : 356/16
Výměra : 63 m²
Katastrální území : Lužnice 689 459
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : DKM
Určení výměry : graficky nebo v digitalizované mapě

Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	56
Vlastnické právo :	Frolík František, Zámecká 213, 378 16 Lomnice nad Lužnicí; Frolík Jiří, Šalounská 153, 378 16 Lomnice nad Lužnicí; Píbrová Helena, Novohradská 1472/154, 370 08 České Budějovice
Parcelní číslo :	356/17
Výměra :	28 m ²
Katastrální území :	Lužnice 689 459
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	373
Vlastnické právo :	Codlová Alena, Raveň 15, Střítež, 382 42 Raveň
Parcelní číslo :	356/5
Výměra :	7 m ²
Katastrální území :	Lužnice 689 459
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	253
Vlastnické právo :	Bedlánová Helena, Lužnice č.p.30, Lužnice, 378 16
Parcelní číslo :	356/4
Výměra :	16 m ²
Katastrální území :	Lužnice 689 459
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	515
Vlastnické právo :	Statek Lomnice, s.r.o., Palackého 88, 378 16 Lomnice nad Lužnicí
Parcelní číslo :	356/3
Výměra :	17 m ²
Katastrální území :	Lužnice 689 459
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	48
Vlastnické právo :	Kouklová Eva, Krátká 137, 390 03 Hrdějovice; Ondok Václav, Družstevní 209, 373 67 Borek
Parcelní číslo :	356/2
Výměra :	15 m ²
Katastrální území :	Lužnice 689 459
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	338

Vlastnické právo : SJM Zbudil Karel Ing., Zbudilová Květa, Mlýnská 983, Třeboň II,
379 01 Třeboň

B.1.6 Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby není nutné uplatňovat výjimky ze závazných dokumentů.

B.1.7 Požadavky na další přípravu stavby

Pro další přípravu a realizaci stavby je nutné zejména:

- Provést geodetické doměření a doplnění podkladů pro potřeby projektu stavby

B.2 Dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku žst. Třeboň - žst. Lomnice n. L. zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn. Cílový stav po rekonstrukci, tj. počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, železniční přejezdy) řešena pro rychlost $V = 100 \text{ km/h}$.

	<u>počáteční stav</u>	<u>cílový stav</u>
▪ traťová rychlost	100 km/h	100 km/h
▪ traťová třída	D3	D3
▪ hmotnost na nápravu	22,5 t	22,5 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC	Z-GC
▪ řád traťové koleje	6	6
▪ kategorie trati	celostátní	celostátní
▪ druh trakce	nezávislá	nezávislá
▪ typ PZS	světelné bez závor	světelné bez závor

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Jelikož se jedná o stavbu na stávající trati, která bude realizována v současných hranicích pozemků SŽDC, s.o. bez zvýšení počtu traťových kolejí, není nutné posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, ani nebylo toto posouzení vyžádáno orgány státní správy.

B.3.1.1 Ochrana přírody a krajiny

Stavba bude prováděna na pozemku v majetku ČR / SŽDC, s.o., který má charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha a částečně na pozemcích v soukromém vlastnictví se stejným charakterem a způsobem využití. Odstranění a vykácení náletových dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnutnějším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při provádění zemních prací a při navážení jednotlivých konstrukčních vrstev železničního spodku a svršku. V případě potřeby bude zvlhčován povrch staveniště, tím dojde k zamezení sekundární prašnosti při přejezdech strojů a zařízení. Používané vozovky a zpevněné plochy používané staveništní dopravou budou rovněž pravidelně čistěny, stejně tak i automobily před výjezdem na vozovku. Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů. Motory strojních mechanismů budou správně seřizeny na

minimální, normou stanovené emise a nebudou ponechávány zbytečně v chodu.

Realizací stavby v navrženém rozsahu bude i nadále zajištěna ekologická vlaková doprava s využitím kvalitnější a bezpečnější dopravní cesty.

V místě stavby se nenacházejí památkové stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů či nerostů.

B.3. 1. 2. Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum není prováděn. Ve stavbě dojde pouze k odstranění či kácení náletových dřevin na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

B.3. 1. 3. Vodohospodářská problematika

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod, jedním z cílů stavby je zlepšení funkce odvodnění pražcového podloží s odvedením srážkových vod z drážního tělesa se zaústěním do stávajících vodotečí v místě propustků, příp. s vyústěním do volného terénu.

Dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Zhotovitel stavby zajistí Havarijní plán. Tento Havarijní plán bude členěn následujícím způsobem:

- preventivní opatření (uvést zásady odstavování mechanismů a jejich zabezpečení proti úkapům, jejich průběžná kontrola, plochy pro plnění PHM, olejů a mazadel, seznámení pracovníků se zásadami havarijního zabezpečení, apod.)
- konkrétní činnosti při vzniku havárie (sem zařadit zásady jako zastavení úniku vč. uvedení prostředků k odstraňování havárie)
- hlášení havárie (uvést postup komu a co se konkrétně hlásí)
- základní telefonické kontakty na Hasičskou záchrannou službu SŽDC, vodoprávní úřad, správce vodního toku a v případě že se v blízkosti nachází vtok do kanalizace rovněž správce kanalizace)
- Součástí budou i řádky s vynechaným místem pro doplnění kontaktů na zástupce zhotovitele stavby a investora. Tyto údaje je možno uvést do přehledné tabulky.

B.3. 1. 4. Odpadové hospodářství

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č.381/01 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/01 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/01 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/01 Sb., o nakládání s PCB a č.376/01 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/66 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/73 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Kategorizace odpadů:

poř. číslo	katalogové číslo	kateg.	název odpadu	jedn.	množství	Číslo SO
1	17 05 04	O	čistá výkopová zemina - odkop	m ³	4 515	SO 02
2	17 05 08	O	hlušina a kamenivo - svršek	m ³	176	SO 01
3	17 02 04	N	žel. pražce dřevěné	ks	30	SO 01
4	17 01 01	O	žel. pražce betonové	ks	1 675	SO 01
5	17 04 05	O	žel. šrot - kolejnice, upevnění	t	1	SO 01
6	17 02 03	O	PE podložky	kg	307	SO 01
7	07 02 99	O	pryžové podložky	kg	278	SO 01
8	17 01 01	O	železobetonové panely	m ³	3	SO 01
9	17 05 04	O	výkopový materiál (vozovka u přejezdů)	m ³	17	SO 01
10	02 01 03	O	smýcené stromy a keře	m ³	34	SO 02
11	17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů TV	m ³	2	SO 02

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC s.o. ve správě SŽDC OŘ Plzeň. Bude postupováno dle Směrnice GŘ SŽDC č. 11.

V případě užitého materiálu či materiálu určeného k regeneraci dle kategorizace bude provedeno oddělení kolejnic od pražců. a protokolární předání objednateli prostřednictvím SŽDC OŘ Plzeň. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

Likvidace odpadů :

V průběhu stavby budou ukládány na řízené skládky či likvidovány prostřednictvím specializovaných organizací druhy odpadů dle následujícího přehledu :

- 1) odvoz na řízenou skládku
- 2) odvoz na řízenou skládku
- 3) uložení na skládce nebezpečných odpadů
- 4) odvoz na řízenou skládku
- 5) odvoz do výkupu
- 6) likvidace na skládce
- 7) likvidace na skládce
- 8) odvoz na řízenou skládku
- 9) odvoz na řízenou skládku
- 10) spálení
- 11) odvoz na řízenou skládku

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad. Uvažovanou skládkou je Skládka odpadů Stráž nad Nežárkou – Pístina, obec Stráž nad Nežárkou, provozovatel Technické služby Třeboň, s.r.o., vzdálenost 8 km.

Zvláštní podmínky pro nakládání s použitými dřevěnými pražci:

Nakládání s použitými dřevěnými pražci

- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04*) 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“

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

B.3. 1. 5. Ochrana zemědělského a lesního půdního fondu

V rámci stavby nedojde k dočasným ani k trvalým záborům zemědělského či lesního půdního fondu. Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa.

B.3. 1. 6. Chráněné části území a kulturní památky

Stavba se nachází na území CHKO Třeboňsko, v blízkosti stavby se nachází maloplošné zvláště chráněné území – národní přírodní rezervace „Malý a Velký Tisý“.

V případě soustavy chráněných území Natura 2000 (evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany) je stavba situována v těsné blízkosti Evropsky významné lokality Velký a Malý Tisý a částečně prochází i jejím územím. Tato lokalita zahrnuje národní přírodní rezervaci „Malý a Velký Tisý“ a východní hráze rybníků Koclířov a Služebný. Stavba je dále situována na území Ptačí oblasti Třeboňsko.

Památkově chráněné objekty či jiné kulturní památky se v oblasti staveniště nenalézají, jednotlivé stromy ani jiné zvláště chráněné porosty v obvodu staveniště nejsou známy.

B.3. 1. 7. 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.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací znovu vrátí na nynější úroveň.

B.3. 1. 8. Rozptylová studie a biologické hodnocení

Rozptylová studie není prováděna. Dokončenou stavbou a provozem nevznikne nový zdroj znečištění ovzduší. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu na stávající na trati bez zvýšení počtu traťových kolejí, která nezmění vliv užívání krajiny, nezpracovává se ani biologické hodnocení.

B.3. 1. 9. Radonové hledisko

Na základě ustanovení vyhlášky č.76/91 Sb.,§1, odst.2, v platném znění stavba neobsahuje pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č.17/92 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména §9, 11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem stavby, která bude realizována na pozemku SŽDC, s.o., a jenž se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde v prostoru stavby ke zhoršení životního prostředí.

Pouze při vlastním provádění zemních prací a realizaci železničního spodku a svršku lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz však již bude bez dalších negativních vlivů.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po

přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při zemních pracích, při demontážích a při navážení materiálu pro železniční svršek. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně hluku, vibrací a výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací sníží pod nynější úroveň.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Vzhledem k charakteru stavby a jednotlivých stavebních objektů stavba nevyžaduje žádná speciální protipožární zabezpečení.

Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém štěrku nebo v kamenné drti drážních stezek. Celý povrch drážního tělesa s výjimkou pražců je z kameniva.

V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní hasičskou technikou pomocí profesionálních jednotek HZS a dobrovolných jednotek sborů dobrovolných hasičů.

Stavba svým charakterem nevyžaduje protipožární opatření dle normy ČSN 73 0802. Celá stavba je bez uzavřených prostorů a nachází se v otevřené krajině.

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní obrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadávacích podmínkách pro zhotovení přípravné dokumentace.

B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem ČD, SŽDC, ČSN, TNŽ, železničních předpisů, PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp 1 Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazujících předpisů Op 16/3, Op 16/4, Op 16/8 a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Zvláště se pak zdůrazňuje:

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky

- ČSN 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s..

B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení

Stavba se nenachází na elektrizované trati ani v blízkosti energetických vedení a není tedy nutné ji před těmito vlivy zvlášť chránit.

B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany

Stavba se nenachází v zátopové oblasti a není nutné ji zvlášť chránit proti povodni.

B.5 Graf dynamického průběhu rychlostí

Neobsazeno.

B.6 Organizace výstavby

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje Třeboň – Lomnice nad Lužnicí. Doba trvání nepřetržité výluky bude navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu. Předpokládaná délka nepřetržité výluky koleje Třeboň – Lomnice nad Lužnicí je v délce 15 dní.

Požadavky na výluky

Požadavky na dlouhodobou výlukou: 15 dní nepřetržitě

Požadavky na denní výluky: 5 dní, z toho 2 dny na přípravné a 3 dny na dokončovací práce.

Přípravné práce v době před výlukou – 2 x 1 den nepřetržitá výluka:

- demolice,
- přeložky (ochrany) inženýrských sítí,
- přípravné zemní práce na zemním tělese
- úpravy přístupových cest

Práce v době výluky – 15 dní nepřetržitá výluka

- začátek dlouhodobé trvalé výluky
- demontáž železničního svršku a jeho částečná repase mimo osu
- rozšíření drážního tělesa
- sanace železničního spodku a stavba zemního tělesa vč. odvodnění, rekonstrukce propustků, výstavba spodní stavby objektů v kolejišti (trativody apod.)
- rekonstrukce stavební části železničních přejezdů (2 ks)
- odvodnění pláně železničního spodku příkopy a zpevnění jejich dna
- opevnění svahů
- odvoz zeminy
- ohumusování a osetí svahů
- navezení štěrkového lože
- pokládka repasovaného železničního svršku
- zřízení bezstykové koleje
- dokončovací práce (zřízení kolejových obvodů, zřízení izolovaných styků), zapojení do zab.zař.
- doplnění štěrkového lože
- úprava GPK
- zřízení železničních přejezdů ze železobetonových panelů

- úprava šterkového lože
- zkoušky, revize a přejímací řízení
- konec dlouhodobé trvalé výluky

Dokončovací práce po výluce – 3 x 1 den nepřetržitá výluka:

- terénní dokončovací úpravy

Osobní doprava bude v tomto období zajištěna náhradní autobusovou dopravou (NAD). Provizorní zastávky budou umístěny při železničních stanicích Třeboň a Lomnice nad Lužnicí a u zastávky Lužnice v blízkosti železničního přejezdu. Řešená stavba bude koordinována se stavbou „Modernizace trati Ševětín – Veselí n. Lužnicí, 2. část, úsek Horusice – Veselí n. Lužnicí“, konkrétně s nepřetržitou výlukou traťové koleje Lomnice n. Lužnicí – Veselí n. Lužnicí, která je v rámci stavby plánována. Trasa náhradní autobusové dopravy bude vedena po souběžné silnici II.třídy č. 150. V Lomnici nad Lužnicí je přístup na žel.stanici zajištěn po silnici č. 148 a místní komunikaci, v Třeboni pak po místních komunikacích.

Organizace NAD, stanovení počtu prostředků NAD pro jednotlivé vlaky a z toho plynoucí potřeby pracovníků a ekonomické náročnosti prostředků NAD musí být upřesněno až bude jasné, v které době budou realizovány výluky železniční dopravy, tedy v době investorské přípravy stavby, nejpozději však před zahájením stavby.

Zhotovitel zajistí při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min. 50km/h, následně do dvou týdnů návrhovou rychlostí 100km/h (výhledově 120 km/h), a dále dle TKP 7.3.3 nejdéle do 3-í měsíců úpravu GPK podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřícím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

Zhotovitel stavby dále zajistí:

- preventivní opatření (zásady pro odstavování mechanismů a jejich zabezpečení proti úkapům, jejich průběžná kontrola, plochy pro plnění PHM, olejů a mazadel, seznámení pracovníků se zásadami havarijního zabezpečení, apod.)
- konkrétní činnosti při vzniku havárie (zásady k zastavení úniku vč. uvedení prostředků k odstraňování havárie apod.)
- hlášení havárie (postup komu a co se konkrétně hlásí)
- základní telefonické kontakty na Hasičskou záchrannou službu SŽDC, vodoprávní úřad, správce vodního toku a v případě že se v blízkosti nachází vtok do kanalizace rovněž správce kanalizace)

V červnu 2013

Aktualizace: duben 2015

Vypracoval: Ing. Vladimír HRDLIČKA