
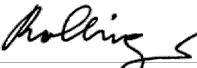

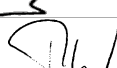


PARÉ ČÍSLO :

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. MAREK TYR		tms projekt s.r.o. 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. MAREK TYR		
OBJEDNATEL	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o. Stavební správa západ		
Název stavby :		DATUM	08/2019
"Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko "		ÚČEL	DSP
		ČÁST DOKUMENTACE	PŘÍLOHA ČÍSLO :
SOUHRNNÁ ČÁST		B.	

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Obsah Souhrnné části:

B.1	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	2
B.1.1	ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ	2
B.1.2	PRŮZKUMY A PODKLADY	2
B.1.3	OCHRANNÁ PÁSMA.....	3
B.1.4	KONCEPCE STAVBY	4
B.1.5	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK	12
B.1.6	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU.....	12
B.1.7	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	16
B.1.8	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	16
B.2	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	17
B.2.1	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	17
B.2.2	POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ.....	17
B.2.3	STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY	18
B.2.4	VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY	18
B.2.5	VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII.....	18
B.3	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	18
B.3.1	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	19
B.3.2	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ	22
B.3.3	ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA	23
B.3.4	NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ	24
B.3.5	PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	25
B.4	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	25
B.4.1	Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE.....	25
B.4.2	ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY	27
B.4.3	CIVILNÍ OCHRANA	28
B.5	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI	28
B.6	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	28
B.6.1	VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU.....	28
B.7	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZE ZPF A PUPFL	30
B.8	OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	30

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Kraj : Jihočeský

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELA ČÍSLO	MAJITEL
Jistebnice	Božejovice	St. 88	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Jistebnice	Božejovice	2206/3	ČD, a.s., nábr.Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 11000
Jistebnice	Božejovice	2720	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Božetice	Božetice	2103	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Opařany	Nové Dvory u Opařan	711	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Božetice	Božetice	2102/1	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Sepekov	Sepekov	3181	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Božetice	Božetice	2101	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Sepekov	Sepekov	3180/1	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Milevsko	Milevsko	2066/1	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Milevsko	Milevsko	2066/5	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Milevsko	Milevsko	1657/8	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Milevsko	Milevsko	St. 385	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000

Předmětné železniční přejezdy se nachází na regionální trati č. 282 00 (*dle platného Prohlášení o dráze celostátní a regionální*) **Tábor - Písek**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Božejovice – Milevsko není provozováno žádné traťové zabezpečovací zařízení – jízdy vlaků jsou organizovány telefonickým dorozumíváním. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Božejovice – Milevsko je 70km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P6253** v **km 23,011** je křížením trati s místní komunikací na okraji obce Sepekov. Ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ doplněný o značku P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Traťová rychlost ve směru od Sepekova je vzhledem ke špatným rozhledovým poměrům přes přejezd omezena na 40 km/h.

Přejezd **P6255** v **km 23,969** je křížením trati s účelovou komunikací (vjezd na pole) v těsné blízkosti obce Sepekov. Ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY

Byl proveden detailní průzkum na místě přejezdu.

V úseku předpokládané kabelizace byl proveden návrh kabelové trasy. Jako podklad bylo použito Geodetické zaměření železniční trati – provedla SŽG.

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 ed.2.

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

B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA

B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech

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

- ČEVAK a.s. (viz. doklady H.2.4.)
- E.ON Distribuce a.s. – elektrická síť (viz. doklady H.2.7.)
- ČD – Telematika a.s. (viz. doklady H.2.10.)
- Jihočeský vodárenský svaz (viz doklady H.2.11.)
- SŽDC, s.o. (viz doklady H.2.12.)
- CETIN a.s. (viz doklady H.2.13.)

Vyjádření jednotlivých správců dotčených inženýrských sítí jsou součástí části H. Doklady této projektové dokumentace.

B.1.3.2 Stanovení nových ochranných pásem

U nově uložených kabelů vznikne dle zákona 127/2005 Sb. a příslušné prováděcí vyhlášky ochranné pásmo 1,5m po obou stranách krajního vedení.

B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích

Prostor stavby se nenachází v chráněném ložiskovém území.

B.1.3.4 Údaje o zeleni

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.

Během stavebních prací nesmí dojít k poškození dřevin. Je nutno respektovat kořenovou zónu stromů. K ochraně kolizních dřevin je třeba zajistit opatření dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Při provádění kabelizace bude provedeno vyřezání zapojeného porostu dřevin o celkové ploše větší než 40m².

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

B.1.3.5 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.

V řešeném území navrhovaného záměru, ani v jeho bezprostředním okolí se na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast, která by mohla být tímto návrhem dotčena.

viz. část H.1.4. – Doklady, vyjádření Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví č. j.: KUJCK 33221/2019/OZZL ze dne 13.3.2019.

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

Provedení záměru nepovede k žádnému negativnímu ovlivnění příznivého stavu druhů přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin v ČR z hlediska jeho ochrany.

B.1.4 KONCEPCE STAVBY

Přejezd **P6253** v **km 23,011** s místní komunikací bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy **PZS 3ZBI** s celými závorami (*dle ČSN 34 2650 ed.2*). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Přejezd **P6255** v **km 23,969** s účelovou komunikací bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy **PZS 3SBI** (*dle ČSN 34 2650 ed.2*). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Nová PZZ budou ovládána novými počítači náprav, anulace bude provedena pomocí směrových výstupů PN.

Pro oba přejezdy budou zřízeny nové elektrické přípojky. Připojení k distribuční soustavě E.ON Distribuce, a.s. bude zřízeno v rámci související stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“.

U obou přejezdů bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce.

V rámci stavby bude odstraněn rychlostní propad na 40 km/h na přejezdu v km 23,011 (P6253) ve směru od Milevska a bude zde zavedena traťová rychlost.

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

Technické řešení a parametry stavbou řešených PS a SO jsou navrženy tak, aby umožnily výhledové zvýšení traťové rychlosti až na 90 km/h a využití nově položené kabelizace pro plánované vybudování TZZ včetně budoucího zapojení stavbou zřizovaných objektů do dálkového ovládání na pracoviště dispečera DOZ a do DDTS.

B.1.4.1 Popis navrženého technického řešení

▪ PS 01 Výstavba PZS v km 23,011 (P6253)

Přejezd **P6253** v **km 23,011** s místní komunikací bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy **PZS 3ZBI** s celými závorami (*dle ČSN 34 2650 ed.2*). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Na přejezdu jsou navrženy dva stojany výstražníků (A, B1/B2) se závorovými břevny.

Výstražníky budou použity plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením budou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem bude využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Vnitřní výstroj všech nových PN bude umístěna v technologické místnosti v budově zastávky Sepekov, společně s technologií PZZ v km 23,340 (související stavba „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“).

Kontrolní a ovládací prvky PZZ (v rozsahu dle předpisu SŽDC (ČD) Z2) budou umístěny na nové kolejové desce na stavědle v žst. Milevsko. Potřebná relé budou osazena do volných pozic ve stojanech ve stávajícím RD v žst. Milevsko (km 26,650).

Souhrnná indikace o stavu přejezdu bude indikována v DK žst. Božejovice.

Technologie bude umístěna v novém technologickém domku (s indikací otevření vstupních dveří), umístěném u přejezdu na pozemku v majetku SŽDC, s.o. Dveřní kontakt bude připraven pro možnost budoucího zapojení do DDTS. Kolem nového domku bude zřízena zpevněná plocha šíře 2m. Zpevnění plochy bude provedeno vhodným způsobem např. betonovými dlaždicemi uloženými v pískovém loži ohraničeném betonovými obrubníky.

V blízkosti nového domku bude v integrovaném pilířku umístěn venkovní telefonní objekt (VTO) a místní ovládání PZZ.

Přibližovací úseky PZS jsou vypočteny na výhledovou rychlost 90 km/hod.

▪ **PS 03 Výstavba PZS v km 23,969 (P6255)**

Přejezd **P6255** v **km 23,969** s účelovou komunikací bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy **PZS 3SBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Na přejezdu jsou navrženy dva stojany výstražníků (A, B1/B2) bez závor.

Výstražníky budou použity plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením budou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem bude využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Vnitřní výstroj všech nových PN bude umístěna v technologické místnosti v budově zastávky Sepekov, společně s technologií PZZ v km 23,340 (související stavba „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“).

Kontrolní a ovládací prvky PZZ (v rozsahu dle předpisu SŽDC (ČD) Z2) budou umístěny na nové kolejové desce na stavědle v žst. Milevsko. Potřebná relé budou osazena do volných pozic ve stojanech ve stávajícím RD v žst. Milevsko (km 26,650).

Souhrnná indikace o stavu přejezdu bude indikována v DK žst. Božejovice.

Technologie bude umístěna v novém technologickém domku (s indikací otevření vstupních dveří), umístěném u přejezdu na pozemku v majetku SŽDC, s.o. Dveřní kontakt bude připraven pro možnost budoucího zapojení do DDTS. Kolem nového domku bude zřízena zpevněná plocha šíře 2m. Zpevnění plochy bude provedeno vhodným způsobem např. betonovými dlaždicemi uloženými v pískovém loži ohraničeném betonovými obrubníky.

V blízkosti nového domku bude v integrovaném pilířku umístěn venkovní telefonní objekt (VTO) a místní ovládání PZZ.

Přibližovací úseky PZS jsou vypočteny na výhledovou rychlost 90 km/hod.

Nová kabelizace bude provedena v rozsahu VB žst. Božejovice (km 16,686) – km 21,900 a od km 24,800 – VB žst. Milevsko (km 26,700). Kabelizace v navazující části je zahrnuta ve stavbě „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“. V celém úseku prováděné kabelizace bude do výkopu přiložena jedna trubka HDPE pr.40 a kabel 10XN0,8 ukončené v nové samostatně stojící kabelové skříni KS v žst. Božejovice a Milevsko, trubka bude zaslepena a natlakována.

Budou zrušeny venkovní telefonní objekty v km 22,489 a 24,698 včetně výpichů z DK.

▪ **SO 11 Železniční svršek - přejezd v km 23,011 (P6253)**

Směrové poměry

Návrh směrových poměrů vychází ze zadání a z důvodu minimalizace stavebních nákladů. Dotčený železniční přejezd se nachází v přímé. Směr přímé pro novou GPK byl vzat z geodeticky zaměřených bodů. Směrová a výšková úprava koleje je navržena v celkové délce 97,15 m.

Navržené řešení včetně je zřejmé z přílohy – Situace navrženého stavu. Navržené řešení je na stávající traťovou rychlost $v=70$ km/h. Kolej je bez převýšení, příčné posuny stávající koleje od nové přímé jsou minimální.

Navržené řešení je v souladu s návrhem GPK související a navazující stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor – Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov. Po dohodě bylo stanoveno dělení do km 23,022146, tj. do konce nového přípojného pole pro přejezd v km 23,011.

Sklonové poměry

Sklonové poměry vycházejí z naměřených hodnot nivelety koleje (temeno kolejnice). Pro návrh výškového řešení byla vzata stávající niveleta koleje úseku před a za žel. přejezdem v místě uvažovaných směrových úprav. Kolej v místě před žel. přejezdem po návrhu stoupá v jednotném sklonu 11,27 ‰. Tento sklon je i na vlastním žel. přejezdu. Navržené sklonové poměry jsou rovněž koordinovány se související stavbou.

Rozsah směrových a výškových úprav byl projednán a odsouhlasen OŘ.

Železniční svršek

Stávající žel. svršek v koleji je tv S49 na pražcích betonových, pod přejezdovou konstrukcí na pražcích dřevěných. Kolej před a za přejezdem je na betonových pražcích SB5, r. 2016, rozdělení „c“.

Navrženými úpravami nedojde ke změně tvaru žel. svršku. Nově navržené kolejové pole v místě přejezdu je tv. 49E1 na pražcích nových betonových dl. 2,40 m s pružným upevněním. V místě přejezdu budou osazeny nové betonové přejezdové pražce VPS PP13 se zdvojenou žebrovou podkladnicí (upevňovač antikorozní úprava). Oproti ZTP nebo vstupní poradě je navrženo nové přípojně pole dl. 25,0 m symetricky osazené vůči přejezdu.

Rozdělení pražců nového kolejového pole navrhujeme „c“. Nové přípojně pole bude bez rozšíření koleje.

Po provedení stavebních prací na železničním svršku bude nové kolejové pole dl. 25 m přivářeno ke stávající koleji.

Pod nově vloženým kolejovým polem dl. 25,0 m bude kolejové lože nové, min. tl. 0,35 pod spodní hranu betonového pražce.

Kolejové lože

V úseku koleje, kde je navržena směrová a výšková úprava bude kolejové lože doplněno šterkem do předepsaného tvaru. Kolejové lože před žel. přejezdem je otevřené, v místě přejezdu a okolních prostor (v místě objektu zab. zař.) zapuštěné, za přejezdem potom přechází opět do kolejového lože otevřeného. Délka přechodu je min. 6,0 m.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože. Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 31,5/63 min. třídy dle předpisu SŽDC S3 díl X o tloušťce 0,35m pod ložnou plochou betonových pražců. Kamenivo pro kolejové lože musí odpovídat ustanovením OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah. Tloušťka kolejového lože je navržena 0,35 m pod ložnou plochou betonového pražce.

▪ **SO 12 Železniční spodek a odvodnění - přejezd v km 23,011 (P6253)**

Sanace železničního spodku vychází ze závěrů provedeného geotechnického průzkumu a byla navržena pro $E_{pl} = 60 \text{ MPa}$.

Navržené konstrukční vrstvy:

Šterkodrt' tl. 0,20 m fr. 0-32 mm ($I_d = 0,80$)

Šterkodrt' stabilizovaná cementem tl. 0,30 m ($I_d = 1,00$)

Rozsah navržené sanace zahrnuje jak prostor pod samotnou plochou nové přejezdové konstrukce, tak i prostor ZKPP v délce 5,00 m před a 5,00 m za přejezdovou konstrukcí. Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5% do navrženého trativodu, tedy vlevo koleje.

Odvodnění

Odvodnění žel. spodku je navrženo podélným trativodem PEHD DN150 umístěným vlevo koleje s vyústěním přes novou trativodní šachtu do nově přeprofilovaného stávajícího příkopu. Trativodní šachty (2 ks) jsou navrženy plastové DN 400. Trativodní rýha je opatřena po obvodě filtrační geotextilií min. 90g/m². Spád trativodního potrubí je navržen shodně se sklonem, koleje 11,27‰ proti směru staničení. Výplň trativodní rýhy bude drceným kamenivem fr. 16/32.

Vyústění trativodu je navrženo přes svodné potrubí délky cca 20 m do stávajícího příkopu. Je navrženo přeprofilování tohoto příkopu až ke vtoku propustku ev. km 22,959 do kterého bude případná zachycená srážková voda svedena.

Délka reprofilace příkopu se předpokládá cca 25 m, sklon zůstane zachován, v trase reprofilace budou odstraněny případné stávající náletové křoviny.

▪ **SO 13 Přejezd v km 23,011(P6253)**

Přejezdová konstrukce

Železniční přejezd se nachází v celé své délce v přímé.

Navržená konstrukce přejezdu je v požadované šíři 5,0 m.

Konstrukce je navržena dle ZTP a závěrů porad, tj. nová přejezdová konstrukce bude tvořena betonovými přejezdovými pražci VPS PP13 se zdvojenou žebrovou podkladnicí, pružné upevnění s antikorozií úpravou. Přejezdová konstrukce bude se živičným povrchem. Živičná konstrukce bude i vně kolejnic.

Šíře přejezdu v ose koleje je potom 5,0 m, shodně se šíří komunikace v nebezpečném pásmu přejezdu.

Odvodnění přejezdu

Odvedení srážkové vody mimo komunikaci je zajištěno gravitačně a příčným spádem komunikace.

Úpravy komunikace

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava komunikace (živičný povrch) s napojením od kolejnic až na hranici pozemku.

Délka úpravy komunikace vlevo trati bude cca 14,16 m, na pravé straně trati bude 9,46 m od osy koleje (v ose komunikace).

V rámci úpravy přilehlé komunikace je nutno výškově upravit stávající revizní šachty nacházející se v krajnici komunikace. Šachty ve správě CEVAK, jsou na vodovodním řádu. Vlevo koleje je 1 šachta, vpravo koleje jsou 2 šachty.

▪ SO 20 Železniční svršek - přejezd v km 23,969 (P6255)

Směrové poměry

Návrh směrových poměrů vychází ze zadání a z dodatečných požadavků OŘ a SSZ. Dotčený železniční přejezd se nachází v přímé. Směr přímé pro novou GPK byl vzat z geodeticky zaměřených bodů. Směrová a výšková úprava koleje je navržena v celkové délce 468,64 m.

Navržené řešení včetně je zřejmé z přílohy – Situace navrženého stavu. Navržené řešení je na stávající traťovou rychlost $v=70$ km/h. Kolej v místě dotčeného žel. přejezdu v km 23,969 je bez převýšení, příčné posuny stávající koleje od nové přímé jsou minimální. Směrové a výškové úpravy navazujícího oblouku jsou navrženy na stávající pasportovou rychlost $v=65$ km/h včetně krajních přechodnic. Stávající převýšení $D=85$ mm je zachováno. Napojení navržených směrových poměrů je do stávající přímé.

Sklonové poměry

Sklonové poměry vycházejí z naměřených hodnot nivelety koleje (temeno kolejnice). Pro návrh výškového řešení byla vzata stávající niveleta koleje úseku před a za žel. přejezdem. Návrh výškových poměrů dotčeného oblouku je na min. zvihy s odstraněním stávajících výškových deformací.

Kolej v místě před žel. přejezdem po návrhu klesá v jednotném sklonu 12,34 ‰. Tento sklon je i na vlastním žel. přejezdu. Za železničním přejezdem je potom navržen LN.

Rozsah směrových a výškových úprav byl projednán a odsouhlasen OŘ.

Železniční svršek

Stávající žel. svršek v koleji je tv T na pražcích betonových SB3 (1965). Stejný žel. svršek je i pod přejezdovými panely.

Navrženými úpravami dojde ke změně tvaru žel. svršku. Nově navržená kolejová pole v rekonstruovaném úseku dl. 150 m včetně koleje na žel. přejezdu je navržen tv. 49E1 na pražcích nových betonových dl. 2,40 m s pružným upevněním (antikorozi úprava). Rozdělení pražců v rekonstruovaném úseku včetně části pod přejezdové konstrukce bude „c“. V místě přejezdu budou osazeny požadované pražce VPD PP 13 v počtu 10 ks.

Kolejová pole v rekonstruovaném úseku budou bez rozšíření koleje.

Po provedení stavebních prací na železničním svršku bude nový žel. svršek svařen do BK.

Pod nově vloženou kolejí dl. 150 m bude kolejové lože nové, min. tl. 0,35 pod spodní hranu betonového pražce.

Kolejové lože

V úseku koleje, kde je navržena směrová a výšková úprava bude kolejové lože doplněno šterkem do předepsaného tvaru. Kolejové lože před žel. přejezdem je otevřené, v místě přejezdu a okolních prostor (v místě objektu zab. zař.) zapuštěné, za přejezdem potom přechází opět do kolejového lože otevřeného. Délka přechodu je min. 6,0 m. Otevřené kolejové lože je i v úseku navržených směrových a výškových úprav.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože. Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 31,5/63 min. třídy dle předpisu SŽDC S3 díl X o tloušťce 0,35m pod ložnou plochou betonových pražců. Kamenivo pro kolejové lože musí odpovídat ustanovením OTP „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah. Tloušťka kolejového lože je navržena 0,35 m pod ložnou plochou betonového pražce.

Bezстыková kolej

Do bezстыkové koleje bude svařen celý úsek, na kterém bude provedena výměna železničního svršku včetně úseku na kterém je navržena pouze výškové vyrovnání V rámci úpravy směrové a výškové polohy koleje dle projektu bude provedena úprava UT BK. Zřízení bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK.

▪ SO 21 Železniční spodek a odvodnění - přejezd v km 23,969 (P6255)

Sanace železničního spodku vychází ze závěrů provedeného geotechnického průzkumu a byla navržena pro $E_{pl} = 60 \text{ MPa}$.

Navržené konstrukční vrstvy:

Šterkodrt' tl. 0,20 m fr. 0-32 mm ($I_d = 0,80$)

Šterkodrt' stabilizovaná cementem tl. 0,30 m ($I_d = 1,00$)

Rozsah navržené sanace zahrnuje jak prostor pod samotnou plochou nové přejezdové konstrukce, tak i prostor ZKPP v délce 5,00 m před a 5,00 m za přejezdovou konstrukcí. Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5% do navrženého trativodu, tedy vlevo koleje.

Odvodnění

Odvodnění žel. spodku je navrženo podélným trativodem PEHD DN150 umístěným vpravo koleje s vyústěním přes novou trativodní šachtu do nově přeprofilovaného stávajícího příkopu. Trativodní šachty (2 ks) jsou navrženy plastové DN 400. Trativodní rýha je opatřena po obvodě filtrační geotextilií min. 90g/m². Spád trativodního potrubí je navržen shodně se sklonem, koleje 5,38‰ ve směru staničení. Výplň trativodní rýhy bude drceným kamenivem fr. 16/32.

Vyústění trativodu bude zakončeno do odláždění z lomového kamene v místě začátku přeprofilovaného příkopu. Tento zpevněný příkop bude přeprofilován až do km 24,044. m. Rovněž v jeho trase budou odstraněny stávající náletové křoviny.

Příkopy

Dle zadání je navržena reprofilace stávajícího příkopu vpravo trati v délce úseku rekonstrukce železničního svršku, tedy v dl. 150 m. Začátek úpravy stávajícího příkopu je navržen do km

23,894, konec do km 24,044. Od tohoto konce bude provedeno krátké (cca 6-8 m) napojení na stávající příkop. Sklon příkopu bude shodný se sklonem navržené koleje, tedy 12,3 – 12,2 ‰.

Příkop bude v celé své délce (mimo zatrubnění) zpevněn příkopovými tvárnicemi TZZ4 osazenými do bet. lože.

Zatrubnění příkopu

Součástí stavebních úprav na tomto železničním přejezdu je i regenerace pravostranného zatrubnění příkopu pod silniční komunikací. Stávající zatrubnění je nefunkční, zanesené a již dávno neplní svoji funkci.

Návrh spočívá v odstranění nefunkční a deformované konstrukce pod pozemní komunikací a její nahrazení novou konstrukcí z plastových trub DN 400 kruhová tuhost min. SN 8 (8 kN/m²) podle ČSN EN ISO 9969. Potrubí bude v místech pod pozemní komunikací obetonováno (beton C16/20-XC1, XF1 tl. 100 mm).

Variantně se mohou použít trouby z polypropylénu (PP) stejné nebo vyšší kruhové tuhosti. Vnitřní stěna trub bude hladká, vnější stěna žebrovaná. Vnitřní průměr bude 400 mm, předpokládaný vnější průměr 450 až 480 mm. Podélný sklon trouby bude shodný se sklonem koleje.

Výkop pro umístění trouby bude nepažený. Z důvodu výskytu soudržné zeminy v podloží komunikace budou stěny výkopu sklonu max. 1:0,5.

Pokládka trub bude podle ČSN EN 1610 a pokynů pro pokládku od výrobce trubek. Lože bude vytvořeno ze štěrkopísku fr. 0-16 tl. 100 mm (pod vnějším obvodem trouby, celá vrstva tl. až 140 mm). Zásyp vedle trouby a do výšky min. 300 mm nad vrchol trouby bude štěrkopískem (variantně lomovou výsivkou) fr. 0-8 zhutněným na min. ID = 0,75 (min. 95% PS). Zbylá část zásypu pod podkladní vrstvou pozemní komunikace bude štěrkopískem fr. 0-32 zhutněným na min. ID = 0,85. Výsledné provedení obetonování a zásypu bude podle technologických podmínek vybraného výrobku. Modul přetvárnosti obnoveného podloží bude min. E_{def,2} = 45 MPa podle ČSN 72 1006.

Toto technické řešení bude spolehlivé ze statického hlediska pro provoz pozemní komunikace.

Vyústění a vtok zatrubnění VPRAVO koleje je navrženo bezčelné s obkladem svahu kamennou dlažbou do betonového lože. Do oblasti výtoku vpravo koleje je směřováno i vyústění trativodní drenážní trouby DN150. Navazující příkopy budou přeprofilovány a zpevněny příkopovými tvárnicemi.

Zásyp rýhy z jednotné výplně z drceného kameniva fr. 16/32 je zaříděn jako GP. Minimální míra zhutnění bude ID = 0,75 v hloubce 0,5 m a více pod zemní plání. Výše v hloubce do 0,2 m od subpláně (pod okrajem rýhy) bude zhutnění min. ID = 0,80. Parametry jsou určeny ze SŽDC, příloha 4 – čl. 6, tab.1.

▪ SO 22 Přejezd v km 23,969 (P6255)

Přejezdová konstrukce

Železniční přejezd se nachází v celé své délce v přímé.

Navržená konstrukce přejezdu je v požadované šíři 5,0 m.

Konstrukce je navržena dle ZTP a závěrů porad, tj. nová přejezdová konstrukce bude tvořena betonovými přejezdovými pražci VPS PP13 se zdvojenou žebrovou podkladnicí, pružné

upevnění s antikorozií úpravou. Přejezdová konstrukce bude se živičným povrchem. Živičná konstrukce bude i vně kolejnic.

Šíře přejezdu v ose koleje je potom 5,0 m, shodně se šíří komunikace v nebezpečném pásmu přejezdu.

Odvodnění přejezdu

Odvedení srážkové vody mimo komunikaci je zajištěno gravitačně a příčným spádem komunikace.

Úpravy komunikace

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava komunikace (živičný povrch) s napojením od kolejnic až po silniční obrubníky uložené naležato. Od těchto silničních obrubníků je konstrukce navazující komunikace dále nezpevněná.

Silniční obrubníky jsou navrženy vlevo koleje ve vzdálenosti 4,0 m, vpravo 3,0m. Nezpevněná komunikace dále je tvořena hutněným šterkem fr. 31,5/63, tl. cca 20 cm.

Celková délka úpravy komunikace vlevo trati bude cca 10,3 m, na pravé straně trati bude 9,91 m od osy koleje (v ose komunikace).

▪ SO 31 Přípojka nn pro PZZ v km 23,011 (P6253)

Pro napájení uvažované nové technologie zabezpečení přejezdu je požadován min příkon 3kW (2 kW dobíječ, 0,5 kW temperace a 0,5 kW osvětlení a ostatní). Prostřednictvím SŽE ÚS Plzeň bylo požádáno o připojení odběrného místa. Z rozvaděče RP1 (u přejezdu v km 23,340) bude napojen pomocný rozvaděč RP2 (pro km 23,011) umístěný u reléového domku přejezdu (v km 23,011, P6253). Rozvaděč RP2 bude přizemněn. Z podružného rozvaděče RP2 bude napojen rozvaděč technologie umístěný v RD (je součástí RD).

▪ SO 33 Přípojka nn pro PZZ v km 23,969 (P6255)

Pro napájení uvažované nové technologie zabezpečení přejezdu je požadován min příkon 3kW (2 kW dobíječ, 0,5 kW temperace a 0,5 kW osvětlení a ostatní). Prostřednictvím SŽE ÚS Plzeň bylo požádáno o připojení odběrného místa. Z rozvaděče RP1 (u přejezdu v km 23,340) bude napojen pomocný rozvaděč RP3 (pro km 23,969) umístěný u reléového domku přejezdu (v km 23,969, P6255). Rozvaděč RP3 bude přizemněn. Z podružného rozvaděče RP3 bude napojen rozvaděč technologie umístěný v RD (je součástí RD).

B.1.4.2 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Přejezd **P6253** v **km 23,011** se nachází v intravilánu obce Sepekov a PZZ 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.

Přejezd **P6255** v **km 23,969** se nachází v extravilánu obce Sepekov a PZZ nebude doplněno o zařízení pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

B.1.4.3 Požadavky na stavebně technická řešení

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách 266/94Sb. a je v souladu s příslušnými vyhláškami Ministerstva dopravy. Dokumentace splňuje požadavky a směrnice SŽDC s.o.

Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC, 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.1.4.4 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

Realizaci stavby je nutné koordinovat se související stavbou „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“. Stavby jsou vzájemně provázány a nelze je realizovat samostatně.

B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Městský úřad Milevsko, odbor regionálního rozvoje přezkoumal plánovaný záměr podle §96b odst.3 zákona č.183/2006 („stavební zákon“) a vydal závazné stanovisko: „*Záměr je přípustný za podmínky, že bude proveden v souladu s projektovou dokumentací*“. (viz. *Doklady H.1.8.*)

B.1.5.2 Podmínky posuzování vlivů 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 §3 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 tvorbu životního prostředí.

B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů

Dokumentace je zpracována v souladu se zadáním stavby.

B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

B.1.6.1 Uvolnění staveniště

Kraj : Jihočeský

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELA ČÍSLO	MAJITEL
Jistebnice	Božejovice	St. 88	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Jistebnice	Božejovice	2206/3	ČD, a.s., nábr.Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 11000
Jistebnice	Božejovice	2720	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Božetice	Božetice	2103	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Opařany	Nové Dvory u Opařan	711	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Božetice	Božetice	2102/1	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Sepekov	Sepekov	3181	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Božetice	Božetice	2101	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Sepekov	Sepekov	3180/1	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Milevsko	Milevsko	2066/1	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Milevsko	Milevsko	2066/5	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Milevsko	Milevsko	1657/8	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000
Milevsko	Milevsko	St. 385	SŽDC, s.o., Dílažďená 1003/7, Praha 11000

Jedná se o stavbu dráhy a stavebníkem je SŽDC, s.o.

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

Skládku materiálu je možné zřít v prostoru žst. Milevsko a zastávky Sepekov.

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.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

Při stavbě nebudou využity stávající objekty.

B.1.6.3 Způsob provedení demolic a místa skládek

Při stavbě nebudou prováděny demolice.

V rámci stavby nedojde k významnému přesunu odkopané zeminy.

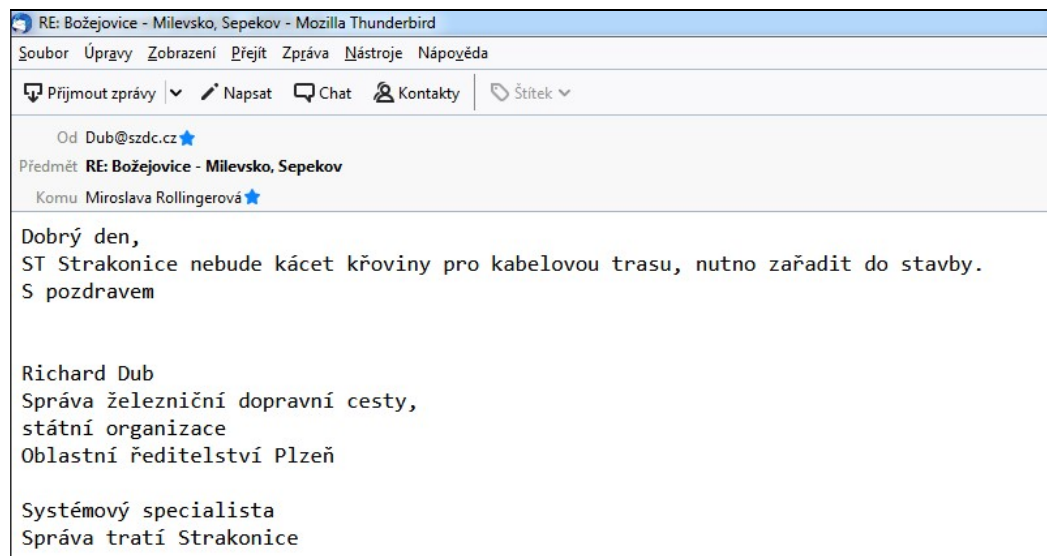
Odpad bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

B.1.6.4 Likvidace porostů

Nebudou káceny dřeviny rostoucí mimo les o obvodu kmene větším než 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí.

Kácení zapojeného porostu dřevin - křovin a stromových náletů bude probíhat na navzájem nespojitých místech, jejichž plocha nepřesáhne 40 m². Závazné stanovisko orgánu ochrany přírody k tomuto kácení proto není vyžadováno. Dendrologický průzkum v této souvislosti nebyl prováděn.

Kácení bude provedeno zhotovitelem v rámci realizace předmětné stavby, dohoda se zástupcem OŘ Plzeň, ST Strakonice o kácení před zahájením stavby nebyla možná.



Kácení bude probíhat v období vegetačního klidu (v praxi zpravidla od října do března). Ve zcela výjimečných případech, kdy uvedený termín nelze dodržet, je možné kácení provést také v období mimo vegetační klid. Takovéto kácení musí být schváleno orgánem ochrany přírody a prováděno v souladu s jeho pokyny.

V případě kácení v hnízdním období je nutno odborně způsobilou osobou provést ornitologický průzkum a řídit se jeho závěry.

B.1.6.5 Likvidace škodlivých odpadů

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. 93/2016 Sb.:

Kovový odpad - (17 04 05 - Železo a ocel, kategorie O) – předpokládané množství 25t

Šrotové kolejnice a šrotové drobné kolejivo je majetkem SŽDC s.o. Materiál, který se již nehodí pro potřeby SŽDC s.o., je využitelný jako druhotná surovina a bude předán do sběrný kovového odpadu.

Štěrkové lože ze železničního svršku (kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O) – předpokládané množství 315t

Štěrkové lože odtěženo a nahrazeno novým. Ve zbylých úsecích bude štěrk zachován, kolejové lože bude pouze doplněno. Dodavatel stavby bude dokladovat míru kontaminace odtěženého štěrkového lože provedenými chemickými analýzami dle platné legislativy. Při splnění podmínek pro přijetí odpadu do zařízení na recyklaci stavebních odpadů bude

šterkové lože odvezeno do recyklačního střediska. V případě, že toto využití nebude možné, bude šterkové lože uloženo na skládce tomu určené.

Ostatní odpad – předpokládané množství 0,150t

Železniční pryžové podložky a železniční polyetylenové podložky případně, že nebudou nadále využitelné pro potřeby SŽDC s.o., budou odstraněny a odvezeny k recyklaci.

Železniční pražce dřevěné (kód odpadu 17 02 04* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N) – předpokládané množství 68t

Použité pražce s odpovídající kvalitou mohou být znovu používány na vedlejších tratích. Vyřazené pražce budou odstraněny na skládce skupiny S - nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně nebezpečného odpadu. Před zahájením vlastní realizace stavby je nutno ověřit skutečný stav materiálu železničního svršku a jeho vhodnost k dalšímu použití.

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

Nakládání s použitými dřevěnými pražci:

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

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

Seznam možných skládek:

- DAICH spol. s r.o., Železná 366, Tábor
- SVZ Centrum s.r.o. - skládka a recyklační centrum Bytíz, Aloise Jiráska 264, Příbram

B.1.6.6 Zabezpečení ochranných pásem

V dokladové části jsou uvedeny inženýrské sítě, které se vyskytují v obvodu stavby. Vytýčení těchto sítí bude provedeno ve spolupráci s jejich správcí v rámci přípravných prací před realizací stavby.

B.1.6.7 Přeložky vedení, dopravních tras, vodních toků

Stavba nevyžaduje provedení žádných přeložek.

B.1.6.8 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu 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 požárními zařízeními.

B.1.6.9 Výluky dopravy a jiná dopravní omezení

Po dobu provádění stavebních prací na přejezdech bude nutná **nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Božejovice – Milevsko** po dobu **7 dní**.

Výluku traťové koleje v úseku Božejovice - Milevsko koordinovat a časově sladit do zákrytu s výlukou související stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“.

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

- **Provizorní zařízení**

Provizorní zabezpečovací zařízení nebude zřizováno.

- **Uzavírky silnic**

Po dobu **5 dní** bude nutná úplná uzavírka dotčených komunikací v místě přejezdu.

Navržené objízdné trasy:

- přejezd ***P6253 v km 23,011*** - objízdná trasa nebude zřizována, přístup je možný po místních komunikacích v obci Sepekov
- přejezd ***P6255 v km 23,969*** - objízdná trasa nebude zřizována, jedná se o vjezd na pole, přístup je možný jinou cestou

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.1.6.10 Omezení v dodávce energií

V rámci stavby nedojde k omezení v dodávce energií.

B.1.6.11 Údaje o souvisejících stavbách

Realizaci stavby je nutné koordinovat se související stavbou „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“. Stavby jsou vzájemně provázány a nelze je realizovat samostatně.

B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Stavba se nachází na pozemcích ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty s.o., pro realizaci stavby není nutné provádět výkupy pozemků.

B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

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

B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

B.2.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Předmětné železniční přejezdy se nachází na regionální trati č. 282 00 (*dle platného Prohlášení o dráze celostátní a regionální*) **Tábor – Písek**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Božejovice – Milevsko není provozováno žádné traťové zabezpečovací zařízení – jízdy vlaků jsou organizovány telefonickým dorozumíváním. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Božejovice – Milevsko je 70km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P6253** v **km 23,011** je křížením trati s místní komunikací na okraji obce Sepekov. Ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ doplněný o značku P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Traťová rychlost ve směru od Sepekova je vzhledem ke špatným rozhledovým poměrům přes přejezd omezena na 40 km/h.

Přejezd **P6255** v **km 23,969** je křížením trati s účelovou komunikací (vjezd na pole) v těsné blízkosti obce Sepekov. Ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

B.2.2 POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Přejezd **P6253** v **km 23,011** s místní komunikací bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy **PZS 3ZBI** s celými závory (*dle ČSN 34 2650 ed.2*). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Přejezd **P6255** v **km 23,969** s účelovou komunikací bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy **PZS 3SBI** (*dle ČSN 34 2650 ed.2*). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Kontrolní a ovládací prvky nových PZZ (v rozsahu dle předpisu SŽDC (ČD) Z2) budou umístěny na nové kolejové desce na stavědle v žst. Milevsko.

PZZ budou ovládána novými počítači náprav, anulace bude provedena pomocí směrových výstupů PN.

Pro oba přejezdy budou zřízeny nové elektrické přípojky. Připojení k distribuční soustavě E.ON Distribuce, a.s. bude zřízeno v rámci související stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu v km 23,340 Tábor - Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov“.

U obou přejezdů bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce.

V rámci stavby bude odstraněn rychlostní propad na 40 km/h na přejezdu v km 23,011 (P6253) ve směru od Milevska a bude zde zavedena traťová rychlost.

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

Technické řešení a parametry stavbou řešených PS a SO jsou navrženy tak, aby umožnily výhledové zvýšení traťové rychlosti až na 90 km/h a využití nově položené kabelizace pro plánované vybudování TZZ včetně budoucího zapojení stavbou zřizovaných objektů do dálkového ovládání na pracoviště dispečera DOZ a do DDTS.

B.2.3 STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY

B.2.3.1 Osobní doprava

Dle aktuálního jízdního řádu 2019 je v předmětném úseku na trati nasazeno 12 párů osobních vlaků v pracovní dny a 9 párů o víkendu. Dopracem na předmětném úseku trati je ČD a.s.

B.2.3.2 Cestovní doby osobní dopravy

Stávající cestovní doby osobní železniční dopravy:

	Osobní vlaky	
	tam (min)	zpět (min)
Božejovice	-	13
Milevsko	13	-

Cestovní doby uvedené vycházejí z jízdního řádu 2019 a mohou se lišit v závislosti na provozních podmínkách (křižování vlaků, zpoždění vlaků,...)

B.2.3.3 Nákladní doprava

Dle GVD 2018/2019 je nákladní doprava zastoupena pravidelně (mimo soboty) jedním párem manipulačních vlaků dopravce ČD Cargo, a.s. v úseku Tábor – Branice.

B.2.4 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY

Dle návrhu provozního konceptu je v úseku Božejovice – Milevsko plánováno od 12/2019 plánováno 11 párů osobních vlaků v pracovní dny a 8 párů o víkendu.

Od prosince 2019 budou na této trati nasazeny převážně motorové vozy řady 842, které splňují požadavek na rychlost 100 km/h, vybrané spoje mohou být vedeny s přívěsným vozem řady 057. Tato vozidla zde budou po následující 4 roky, po té budou nahrazena novými dieslovými jednotkami o kapacitě 120 míst k sezení.

B.2.5 VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII

Traťová rychlost přes přejezd v **km 23,011** (P6253) je s ohledem na stávající způsob jeho zabezpečení (výstražné kříže) a z důvodu špatných rozhledových poměrů ve směru od Milevska omezena na 40 km/h. Díky vybudování nového PZS na tomto přejezdu bude po realizaci stavby odstraněn uvedený rychlostní propad a obousměrně zavedena přes řešený přejezd traťová rychlost, čímž dojde také ke zvýšení plynulosti železničního provozu. Úspora v jízdních dobách vlaků osobní dopravy bude s ohledem na blízkost zastávky Sepekov minimální (jednotky sekund).

Traťová rychlost přes přejezd v **km 23,969** (P6255) není omezena.

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

Technické řešení a parametry stavbou řešených PS a SO jsou navrženy tak, aby umožnily výhledové zvýšení traťové rychlosti až na 90 km/h a využití nově položené kabelizace pro plánované vybudování TZZ včetně budoucího zapojení stavbou zřizovaných objektů do dálkového ovládání na pracoviště dispečera DOZ a do DDTS.

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. 93/2016 Sb. a jsou vyjmenovány v kapitole B.3 této zprávy.

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

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.

V řešeném území navrhovaného záměru, ani v jeho bezprostředním okolí se na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast, která by mohla být tímto návrhem dotčena

viz. část H.1.4. – Doklady, vyjádření Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví č. j.: KUJCK 33221/2019/OZZL ze dne 13.3.2019.

Provedení záměru nepovede k žádnému negativnímu ovlivnění příznivého stavu druhů přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin v ČR z hlediska jeho ochrany.

B.3.1.2 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu

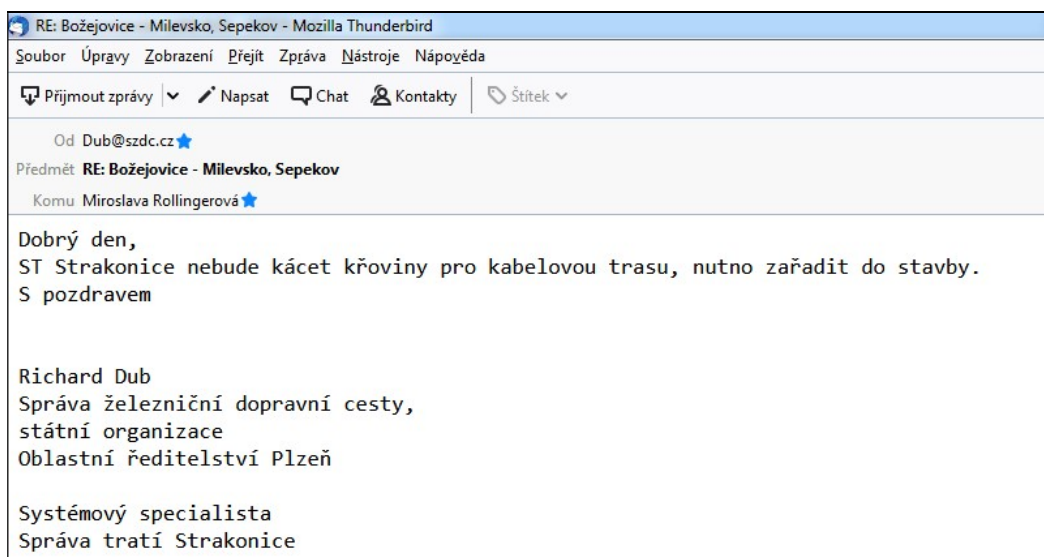
Během stavby je nutno respektovat ustanovení zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a vyhlášku č. 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

Během stavebních prací nesmí dojít k poškození dřevin. Je nutno respektovat kořenovou zónu stromů. K ochraně kolizních dřevin je třeba zajistit opatření dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Nebudou káceny dřeviny rostoucí mimo les o obvodu kmene větším než 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí.

Kácení zapojeného porostu dřevin - křovin a stromových náletů bude probíhat na navzájem nespojitých místech, jejichž plocha nepřesáhne 40 m². Závazné stanovisko orgánu ochrany přírody k tomuto kácení proto není vyžadováno. Dendrologický průzkum v této souvislosti nebyl prováděn.

Kácení bude provedeno zhotovitelem v rámci realizace předmětné stavby, dohoda se zástupcem OŘ Plzeň, ST Strakonice o kácení před zahájením stavby nebyla možná.



Kácení bude probíhat v období vegetačního klidu (v praxi zpravidla od října do března). Ve zcela výjimečných případech, kdy uvedený termín nelze dodržet, je možné kácení provést také v období mimo vegetační klid. Takovéto kácení musí být schváleno orgánem ochrany přírody a prováděno v souladu s jeho pokyny.

V případě kácení v hnízdním období je nutno odborně způsobilou osobou provést ornitologický průzkum a řídit se jeho závěry.

B.3.1.3 Vliv stavby na vodoteče

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 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 prostoru stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbu 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 odbor životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

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

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

odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných 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.

B.3.1.4 Hluk ze stavební činnosti

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

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

Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a nedojde ke zvýšení nejvyšší dovolené traťové rychlosti. 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.

V rámci stavby nedojde k nárůstu zátěže z hluku a vibrací oproti dnešnímu stavu.

B.3.1.6 Rozptylové studie

Stavba nevyžaduje rozptylovou studii.

B.3.1.7 Posouzení vlivu stavby na kvalitu ovzduší

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.3.1.1 Biologický průzkum

Stavba nevyžaduje biologický průzkum.

B.3.1.2 Průzkum radonového rizika

Stavba nevyžaduje průzkum radonového rizika.

B.3.2 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

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.

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

Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb.:

Kovový odpad - (17 04 05 - Železo a ocel, kategorie O) – předpokládané množství 25t

Šrotové kolejnice a šrotové drobné kolejiwo je majetkem SŽDC s.o. Materiál, který se již nehodí pro potřeby SŽDC s.o., je využitelný jako druhotná surovina a bude předán do sběrný kovového odpadu.

Štěrkové lože ze železničního svršku (kód odpadu 17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O) – předpokládané množství 315t

Štěrkové lože odtěženo a nahrazeno novým. Ve zbylých úsecích bude štěrky zachován, kolejové lože bude pouze doplněno. Dodavatel stavby bude dokladovat míru kontaminace odtěženého štěrkového lože provedenými chemickými analýzami dle platné legislativy. Při splnění podmínek pro přijetí odpadu do zařízení na recyklaci stavebních odpadů bude štěrkové lože odvezeno do recyklačního střediska. V případě, že toto využití nebude možné, bude štěrkové lože uloženo na skládce tomu určené.

Ostatní odpad – předpokládané množství 0,150t

Železniční pryžové podložky a železniční polyetylenové podložky případně, že nebudou nadále využitelné pro potřeby SŽDC s.o., budou odstraněny a odvezeny k recyklaci.

Železniční pražce dřevěné (kód odpadu 17 02 04* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N) – předpokládané množství 68t

Použité pražce s odpovídající kvalitou mohou být znovu používány na vedlejších tratích. Vyřazené pražce budou odstraněny na skládce skupiny S - nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně nebezpečného odpadu. Před zahájením vlastní realizace stavby je nutno ověřit skutečný stav materiálu železničního svršku a jeho vhodnost k dalšímu použití.

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

Nakládání s použitými dřevěnými pražci:

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

Seznam možných skládek:

- DAICH spol. s r.o., Železná 366, Tábor
- SVZ Centrum s.r.o. - skládka a recyklační centrum Bytíz, Aloise Jiráska 264, Příbram

B.3.2.1 Údaje o bilancích zemních prací

V rámci stavby dojde k výkopovým pracem z důvodu uložení nové kabelizace pro přejezdové zabezpečovací zařízení. Vykopanou zeminou budou po uložení kabelu výkopy opětovně zahrnuty.

B.3.3 ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA

Předmětný záměr nenaplnuje předmět posuzování uvedený v odst. 1 § 4 zákona č. 100/2001 Sb. Jedná se o změnu záměru uvedeného v příloze č. 1 kategorii II zákona, v důsledku které

není významně zvýšena kapacita a rozsah, ani se výrazně nemění technologie, řízení provozu nebo způsob užívání. Předmětná stavba bude realizována výhradně na stávajících pozemcích dráhy, přičemž nedojde ke změně směrového ani výškového vedení trati. Nejvyšší dovolená traťová rychlost zůstane po dokončení realizace stavby zachována, nedojde ani k nárůstu rozsahu dopravy. Záměr proto nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.

vyjádření viz. část H.1.5. – Doklady, vyjádření Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví č. j.: č. j.: KUJCK 33304/2019 ze dne 13.3.2019.

B.3.4 NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na životního prostředí.

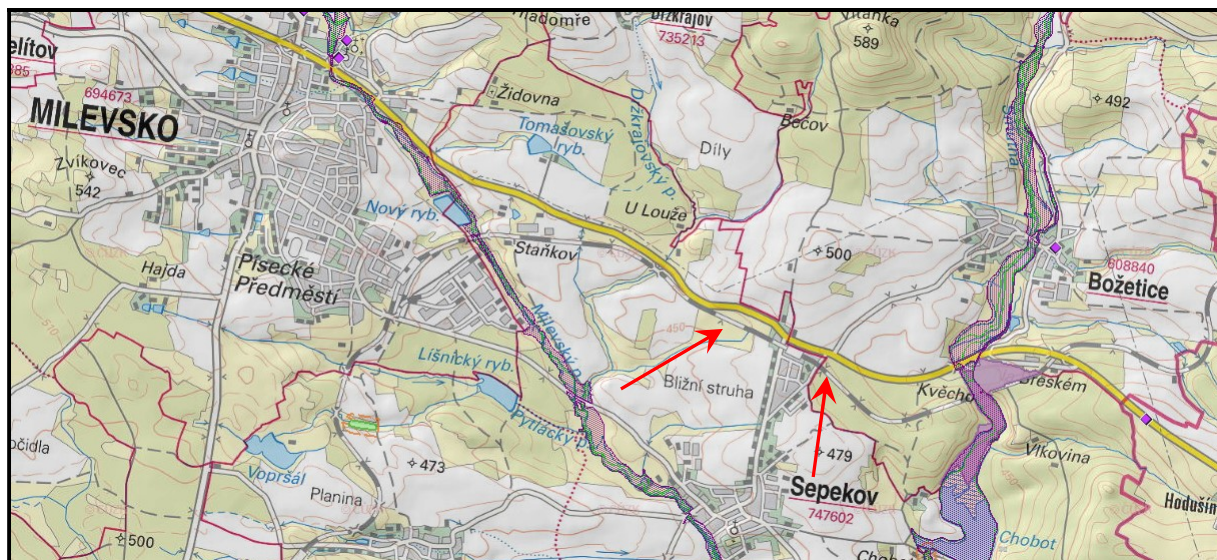
Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92Sb. a v souladu s ním (zejména § 9,11,17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

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.3.5 PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

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



- 1) Územní systém ekologické stability – *nenachází se*
- 2) Chráněná území – *nenachází se*
- 3) Mezinárodně významné části přírody – *nenachází se*
- 4) Památné stromy – *nenachází se*
- 5) Záplavové území – *nenachází se*

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 předpis **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:

- Zákoníku práce – zákon č.262/2006 Sb.
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- TNI 34 3100 a ČSN EN 50110-1 ed. 3:2015 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- SŽDC Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- Zákon č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.201/2010 Sb. o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Vyhláška ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů

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

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

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

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

Na drážní pozemky se bude vstupovat podle platných zákonů a vnitropodnikových předpisů a zejména pravidel pro vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných, která jsou stanovena podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a předpisy, které platí jak pro fyzické, tak i podnikající fyzické anebo právnické osoby, které nejsou zaměstnanci SŽDC, s.o. a které vykonávají nebo mají vykonávat činnosti v místech SŽDC (předpis SŽDC Ob1 díl II).

B.4.2 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Po ukončení stavby zůstane zachována průjezdnost komunikací bez změny parametrů.

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

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

Na zemní kabelové vedení nejsou z hlediska požární bezpečnosti staveb žádné požadavky. Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách. Vstupy do všech objektů budou utěsněny hmotami s reakcí na oheň A1 a s odolností EI 30.

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.

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

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

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

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

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

1. Hodnoty požární odolnosti:

- podlaha: požární odolnost REI 30 minut
 - stěna: požární odolnost REI 30 minut
 - strop: požární odolnost REI 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1
 3. Třída reakce na oheň - A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém
 4. Střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)

Okolí do vzdálenosti 2m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek.

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

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

Stav požární ochrany se po dokončení této stavby nezmění.

B.4.3 CIVILNÍ OCHRANA

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

B.4.4 POSOUZENÍ RIZIK NA ÚSEKU FYZICKÉ A KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI

S ohledem na charakter stavby se toto posouzení nerealizuje.

B.5 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

Vzhledem k charakteru stavby nebyl graf dynamického průběhu rychlosti zpracován, neboť předmětem stavby je pouze odstranění rychlostního propadu přes železniční přejezd v km 23,011 (P6253), nikoliv zvýšení nejvyšší dovolené traťové rychlosti.

B.6 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

B.6.1 VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU

Po dobu provádění stavebních prací na přejezdech bude nutná nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Božejovice – Milevsko po dobu 7 dní.

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

- **Provizorní zařízení**

Provizorní zabezpečovací zařízení nebude zřizováno.

- **Uzavírky silnic**

Po dobu **5 dní** bude nutná úplná uzavírka dotčených komunikací v místě přejezdu.

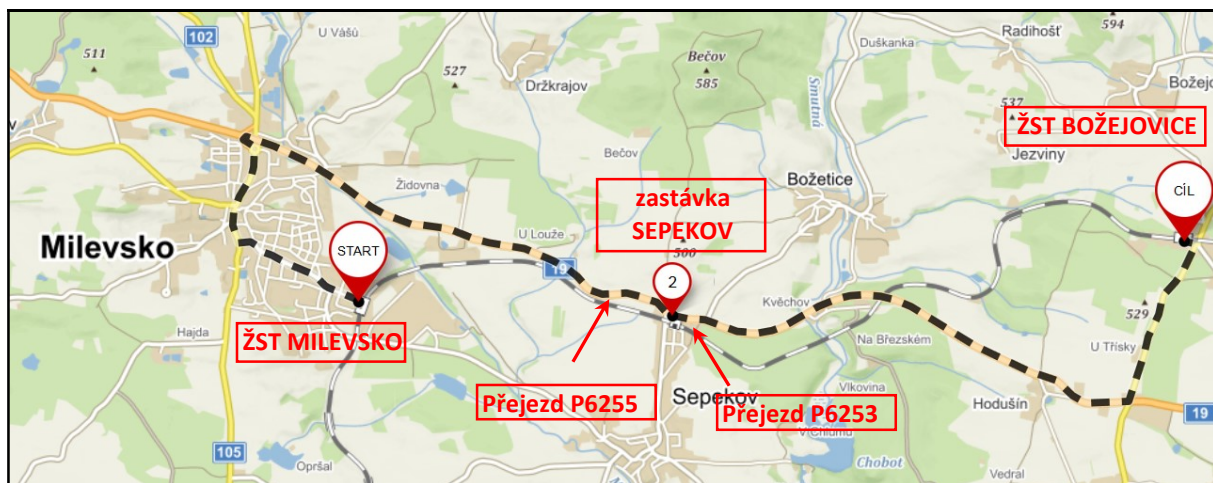
Navržené objízdné trasy:

- přejezd **P6253 v km 23,011** - objízdná trasa nebude zřizována, přístup je možný po místních komunikacích v obci Sepekov
- přejezd **P6255 v km 23,969** - objízdná trasa nebude zřizována, jedná se o vjezd na pole, přístup je možný jinou cestou

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.

- **Návrh trasy pro NAD**



Náhradní přeprava cestujících v době provádění stavebních prací na přejezdech bude řešena autobusy v úseku žst. Milevsko – žst. Božejovice. Zastávka NAD pro obsluhu zastávky Sepekov bude na stávající zastávce pro autobusovou dopravu u silnice I/19. Délka objížděné trasy pro NAD je 15 km.

Dle aktuálního jízdního řádu 2019 je v předmětném úseku na trati nasazeno 12 párů osobních vlaků v pracovní dny a 9 párů o víkendu. Dopravcem na předmětném úseku trati je ČD a.s.

B.7 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZE ZPF A PUPFL

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

B.8 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba nevyžaduje průzkum radonového rizika.

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu 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.