

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

---

### Obsah Souhrnné části:

<b>B.1</b>	<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....</b>	<b>2</b>
B.1.1	ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ .....	2
B.1.2	PRŮZKUMY A PODKLADY .....	2
B.1.3	OCHRANNÁ PÁSMA.....	2
B.1.4	KONCEPCE STAVBY .....	3
B.1.5	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK .....	10
B.1.6	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU.....	10
B.1.7	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ .....	14
B.1.8	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM .....	14
<b>B.2</b>	<b>PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....</b>	<b>14</b>
B.2.1	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU .....	14
B.2.2	POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ.....	14
B.2.3	STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY .....	15
B.2.4	VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY .....	16
B.2.5	VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII.....	16
<b>B.3</b>	<b>VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>16</b>
B.3.1	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	16
B.3.2	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ .....	19
B.3.3	ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA .....	20
B.3.4	NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ .....	20
B.3.5	PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	21
<b>B.4</b>	<b>ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY .....</b>	<b>22</b>
B.4.1	Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE.....	22
B.4.2	ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY .....	23
B.4.3	CIVILNÍ OCHRANA .....	24
B.4.4	POSOUZENÍ RIZIK NA ÚSEKU FYZICKÉ A KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI .....	24
<b>B.5</b>	<b>GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI .....</b>	<b>24</b>
<b>B.6</b>	<b>DOPRAVNÍ OPATŘENÍ .....</b>	<b>25</b>
B.6.1	VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU.....	25
<b>B.7</b>	<b>TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZE ZPF A PUPFL .....</b>	<b>26</b>
<b>B.8</b>	<b>OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ</b>	<b>26</b>

*příloha č.1* DIO vč, stanoviska Policie ČR

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Místo stavby : železniční trať č.282 00 (*dle platného Prohlášení o dráze celostátní a regionální*) Tábor - Písek  
Kraj : Jihočeský  
Obec : Božetice, Sepekov  
Katastrální území : Božetice p.č.: 2101 – SŽDC, s.o.  
Sepekov p.č.: st. 185; 3180/1 – SŽDC, s.o.

Předmětný železniční přejezd se nachází na železniční 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 **P6254 v km 23,340** je křížením trati se silnicí III/10549 v katastru obce Sepekov. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým PZM2 ovládaným ze závorářského stanoviště na zastávce Sepekov.

### 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 PÁSMÁ

#### 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.2.3.*)
- E.ON Distribuce a.s. – plyn (*viz. doklady H.2.5.*)
- E.ON Distribuce a.s. – elektrická síť (*viz. doklady H.2.6.*)
- ČD – Telematika a.s. (*viz. doklady H.2.17.*)
- SŽDC, s.o. (*viz doklady H.2.9.*)
- CETIN a.s. (*viz doklady H.2.10.*)

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 40m<sup>2</sup>.

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.1.6. – Doklady, vyjádření KÚ Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví č.j.: KUJCK 39136/2019/OZZL ze dne 28.3.2019.*

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

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 **P6254** v **km 23,340** 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.

Nové PZZ bude ovládáno novými počítači náprav, anulace bude provedena pomocí směrových výstupů PN. Technologie PZZ bude umístěna v budově zastávky Sepekov. Adaptace místnosti bude kompletně zahrnuta do stavby celkové rekonstrukce budovy

zastávky Sepekov zajišťované OŘ Plzeň a v době realizace stavby PZZ bude již připravena pro umístění technologie.

Elektrická přípojka pro napájení přejezdů (P6253, P6254, P6255) a osvětlení zastávky bude napojena z přípojkové skříně umístěné u budovy zastávky. Výstavba PZS na přejezdech P6253 a P6255 je zahrnuta v související stavbě „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko“.

Prostor zastávky bude vybaven novým osvětlením.

Bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a vybudováno nové nástupiště (délka 90m).

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 však 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 02 Výstavba PZS v km 23,340 (P6254)**

Přejezd **P6254** v **km 23,340** 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 čtyři stojany výstražníků (A1/A2, B, C ,D) se závorovými břevny.

Dle požadavku OŘ Plzeň bude světlová skříň výstražníku "B" umístěna na výložník (blíže k vnějšímu okraji vozovky).

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

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 nových PN bude umístěna v místnosti technologie PZZ v budově 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 PZZ bude umístěna v budově zastávky Sepekov. Adaptace místnosti bude kompletně zahrnuta do stavby celkové rekonstrukce budovy zastávky Sepekov zajišťované OŘ Plzeň a v době realizace stavby PZZ bude již připravena pro umístění technologie.

Na stěnu zastávky Sepekov (vedle dveří do místnosti technologie) bude umístěn venkovní telefonní objekt (VTO) a místní ovládání PZZ.

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

## ▪ **SO 14 Železniční svršek a SO 15 Železniční spodek**

### Stávající stav:

Kolejiště zastávky s nákladištěm je proměnlivého stáří od roku 1954 až 2009. V úsecích před výhybkou č. 1 a za přejezdem P6254 je železniční svršek tvaru S49 na betonových pražcích SB5. V místě nástupiště a přejezdu P6254 je kolej tvořena z kolejnic T na dřevěných pražcích. Kusá kolej č. 2 je tvořena kolejovým roštem z kolejnic tvaru T a betonových pražců SB5 v zapuštěném kolejovém loži. Kolej je ukončena kolejnicovým zaráždlem. Výhybka č. 1 je tvaru JS49 1:9-300 P na dřevěných pražcích a výhybka č. 2 je tvaru JT 6° P na ocelových pražcích. Stav železničního svršku je špatný a bez odvodnění.

Průběžná dopravní kolej v současném stavu z hlediska GPK vyhovuje pro rychlost 65 km/h s omezením na 40 km/h proti směru staničení s ohledem na stávající způsob zabezpečení přejezdu P6253 v km 23,011 (výstražné kříže) a z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na tomto přejezdu. Dle nákrešného přehledu železničního svršku je kolej před zastávkou Sepekov v oblouku s poloměrem  $R = 350$  m a převýšením  $D = 97$  mm. Symetrické přechodnice jsou dlouhé 54 m. V místě nástupiště a přejezdu P6254 je pak kolej v přímé.

### Nový stav:

Obsahem **SO 14 Železniční svršek** je rekonstrukce železničního svršku v oblasti zastávky Sepekov a přejezdu P6254 v úseku km 23,022 146 – 23,500 000. Ta bude provedena v délce cca 249 m včetně kolejového lože. Ve zbylém úseku dojde pouze k úpravě GPK.

V průběžné dopravní koleji bude zřízen nový železniční svršek z kolejnic tvaru 49E1 na betonových pražcích délky min. 2,4 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

V nové konfiguraci bude zastávka Sepekov obsahovat pouze průběžnou dopravní kolej. Ostatní koleje jsou vedeny jako postradatelné a budou sneseny bez náhrady. Stávající vlečka bude taktéž zrušena bez náhrady. Kolejový rošt vlečky i manipulační koleje č. 2 včetně výhybky č. 2 bude sneseny v rámci samostatné akce SŽDC OŘ Plzeň. Tato stavba zahrnuje snesení pouze výhybky č. 1 a průběžné dopravní koleje.

Navržené technické řešení a parametry stavbou řešené infrastruktury vyhoví pro výhledovou traťovou rychlost do 90 km/h.

Staničení stavby v novém stavu přebírá přesnou hodnotu staničení ze stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko“. ZÚ SO 14 v km 23,022 146 je tedy shodný s KÚ SO 11. Oba úseky vůči sobě nevykazují potřebu žádných podmiňujících prací.

### SO 14 Železniční svršek:

**ZÚ km 23,022 146**

**KÚ km 23,500 000**

**SO 15 Železniční spodek** představuje nosnou stavební konstrukci železničního svršku a jeho únosnost zásadně ovlivňuje geometrickou polohu koleje.

Obsahem části železniční spodek je sanace železničního spodku pomocí konstrukce pražcového podloží a zesílené konstrukce pražcového. Odvodnění bude zajištěno pomocí zpevněných a odpařovacích příkopů a v oblasti přejezdu také pomocí trativodů a svodných potrubí.

Návrh technických řešení na úpravu tělesa železničního spodku, staveb a zařízení železničního spodku vycházel z výsledků průzkumů, z podrobných měření a z místních šetření, z projektových podkladů předaných správcem objektů a z projednání se zástupci

objednatel a správce. Rozsah úprav na objektech je dán jejich dnešním stavem. Základní parametry, tvary, ustanovení pro projektování, stavbu a rekonstrukci železničního spodku jsou obsaženy v technických normách, interních předpisech SŽDC a ČD, vzorových listech a TKP staveb státních drah.

V rámci rekonstrukce zastávky Sepekov bude provedena sanace železničního spodku a zřízení nového odvodňovacího zařízení tělesa železničního spodku. Rozsah úprav objektu je vymezen takto:

#### SO 15 Železniční spodek:

**ZÚ km 23,151 326**

**KÚ km 23,400 000**

Dále v rámci SO 15 proběhne ještě reprofilace nezpevněných příkopů v km 23,400 – 23,500.

#### ▪ SO 16 Nástupiště

##### Stávající stav:

Zastávka Sepekov je tvořena jedním vnějším nástupištěm vlevo trati ve směru staničení. Stávající vnější nástupiště délky 83 m má výšku nástupní hrany 250 mm nad TK. Přístup na stávající nástupiště je úrovnňový a bezbariérový od budovy zastávky.

Stávající nástupiště je jednostranné a jeho konstrukce je tvořena tvárnici „Tischer“ s nástupištními panely K 145 s výškou nástupní hrany 250 mm nad TK. Tvárnice „Tischer“ je odsazena od líce panelu ve směru od osy přilehlé koleje. Sklon nástupiště je směrem od koleje. Stávající šířka nástupiště je 1,45 m. Nástupiště neobsahuje žádné varovné pásy s funkcí vodící linie.

##### Nový stav:

Jedná se o jediné nástupiště v zastávce, které leží u průběžné dopravní koleje. Toto vnější nástupiště se bude nacházet v pozici stávajícího vlevo trati dle směru staničení. Délka navrženého nástupiště, vycházející z dopravní technologie celé regionální trati Tábor – Písek (viz dopis 6802/2019-SŽDC-GR-O11), je 90,0 m. Minimální šířka pak bude 2,50 m a výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK. Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje bude 1,67 m. Jedná se o nástupiště u koleje v přímé.

Nová nástupištní hrana bude tvořena nástupištními prefabrikáty (bloky) L130 délky 2 m s konzolovými deskami délky 2,30 m a šířky 0,995 m. Bloky L 130 budou uloženy na podkladním betonu C12/15 tl. 100 mm. Mezi těmito bloky a konzolovými deskami bude vyplněna spára tl. 10 mm cementovou maltou MC10.

Ukončení vnějšího nástupiště po obou stranách bude pomocí monolitické zídky, které budou opatřeny zábradlím. Zadní hrana nástupiště mimo část před budovou zastávky Sepekov bude tvořena chodníkovým obrubníkem zapuštěným, jenž bude uložen do betonového lože tl. 0,1 m.

Povrch nástupiště bude mimo konzolové desky z betonové (zámkové) dlažby. V místě nástupní hrany bude nástupiště opatřeno vodící linií s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m (povrch dlažby je tvořen podélnými drážkami) ve vzdálenosti 0,8 m od nástupní hrany a optickým značením nátěrem (odstín RAL 6200) v šířce 0,15 m. Vodící linie s funkcí varovného pásu o šířce 0,4 m je součástí konzolové desky. Varovný a signální pás na nástupišti bude proveden v barvě betonové (zámkové) dlažby nebo konzolových nástupištních desek.

Veškeré konstrukce (překážky) na nástupištích budou minimálně vzdáleny 1,2 m od okraje bezpečnostního pásu a zároveň 2,0 m od nástupní hrany při délce konstrukce (překážky) do 10 m.

Veškeré prvky pro nevidomé v povrchu zpevněné plochy nástupišť budou provedeny podle vzorového listu žel. spodku Ž 8.7 - Změna č. 2.

V celé délce nástupiště bude zřízen jednostranný příčný sklon 2 % od osy koleje pro odvedení vody do odvodňovacího žlabu šířky 150 mm před budovou zastávky. V části nástupiště, která je mimo budovu zastávky bude voda pomocí sklonu 2 % odváděna přímo na terén za nástupištěm.

Nástupiště bude vybaveno orientačním a informačním systémem, které jsou součástí samostatného SO/PS. Zastávka bude také vybavena umělým osvětlením.

Nástupiště nebude zastřešeno.

#### ▪ **SO 17 Přejezd v km 23,340**

##### Stávající stav:

Přejezd ev. šířky 7,0m a délky 12,35m umožňuje úroňové křížení se silnicí III. třídy/10549. Silnice na přejezdu je vedena vlevo od trati ve směru staničení pod sklonem 2,0 % a vpravo od trati pod sklonem -2,0 %, úhel křížení je dle evidence 90°, volná šířka komunikace činí 7,0m.

Přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového lehkého betonu s ocelovým žlábkem vytvořeného ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Vzdálenost výstražného kříže vlevo je 4,4m a vpravo 7,7m ve směru staničení. Přejezd je zabezpečený PZM 2 – PZM obsluhované na místě.

##### Nový stav:

##### Charakteristiky přejezdu po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| • doba trvání přejezdu:                  | trvalý                   |
| • počet křížených kolejí:                | 1 – jednokolejný přejezd |
| • úhel křížení PK s dráhou:              | úhel křížení 85°         |
| • druh pozemní komunikace:               | silnice III. třídy/10549 |
| • povaha a účel dráhy:                   | regionální dráha         |
| • nejvyšší dovolená rychlost vozidel:    | 50 km/h                  |
| • způsob zabezpečení:                    | PZS 3ZBI se závorami     |
| • způsob používání uživateli komunikace: | trvale používaný         |
| • délka přejezdu:                        | 9,26 m                   |
| • šířka přejezdu:                        | 7,00 m                   |

##### Charakteristiky přechodu pro pěší po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

- |   |  |
|---|--|
| • doba trvání přejezdu:                     | trvalý                                     |
| • počet křížených kolejí:                   | 1 – jednokolejný přechod                   |
| • úhel křížení pozemní komunikace s dráhou: | úhel křížení 85°                           |
| • druh pozemní komunikace:                  | chodník                                    |
| • povaha a účel dráhy:                      | regionální dráha                           |
| • nejvyšší dovolená rychlost vozidel:       | 0 km/h, provoz motorových vozidel vyloučen |
| • způsob zabezpečení:                       | PZS 3ZBI se závorami                       |

- způsob používání uživateli komunikace: trvale používaný
- délka přechodu: 9,26 m
- šířka přechodu: 1,60 m

Železniční přejezd ev. km 23,340 je jednokolejný úrovnňový přejezd křižující se silnicí III. třídy/10549, nacházející se v obci Sepekov.

Rozsah úprav železničního přejezdu spočívá v rekonstrukci přejezdové konstrukce s asfaltovým krytem, která bude nahrazena novou plastbetonovou konstrukcí.

Chodník pro pěší bude opatřen prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu. Varovný pás chodníku šířky 0,4 m je u závorového břevna. Na varovný pás navazuje signální pás šířky 0,8 m, na nějž navazuje chodníkový obrubník jako vodící linie (+ 0,06 m).

Přejezd bude nově opatřen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami s automatickou detekcí vlaku. Závorové břevna budou umístěny ve vzdálenosti 4,60m, kolmo na osu koleje.

#### Komunikace na přejezdu:

- Úhel křížení: 85°
- Délka rekonstruovaného úseku: 24,22m v ose komunikace

#### Chodník na přechodu pro pěší:

- Úhel křížení: 85°
- Délka rekonstruovaného úseku: 18,65m v ose komunikace pro pěší

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována v šířce 7,0m, která odpovídá 2 jízdním pruhům šířky 3,5m.

V místě přejezdu dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, tzn. vybavení povrchu chodníku přirozenými a umělými vodícími liniemi a prvky a vybavení výstražníků signalizací pro nevidomé. Světelné přejezdové zařízení železničního přechodu bude vybaveno akustickou signalizací podle požadavků vyhlášky č. 177/1995 Sb. (část II, hlava II, §4, odst. 6), Technických specifikací systémů, zařízení a výrobků č. 3/2007-Z a vyhlášky č. 294/2015 Sb. resp. 30/2001 Sb..

### ▪ **SO 18 Orientační systém**

#### Stávající stav:

Ve stávajícím stavu jsou v zastávce Sepekov tabule orientačního systému zastaralé. Nachází se zde tabule s názvem stanice (rovnoběžná k ose koleji) a tabule pro označení směrů jízdy vlaků, které jsou uvedeny pro každý směr zvlášť. Stávající stav již nesplňuje nové požadavky pro návrh orientačního systému, proto budou nevyhovující stávající tabule demontovány a nahrazeny tabulemi novými.

#### Nový stav:

Nový orientační systém bude obsahovat tabule zastávky s názvem stanice (2 ks, umístěné před zastávkou vpravo koleje), tabule se směrem jízdy vlaků (1 ks) a orientační tabule (2 ks). Stávající tabule s názvem stanice, která je umístěná na budově zastávky Sepekov, bude ponechána.



#### ▪ **SO 32 Přípojka nn pro PZZ v km 23,340 (P6254) a osvětlení zastávky**

Pro napájení uvažované nové technologie zabezpečení přejezdu a osvětlení nástupiště 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 – stávající přípojková skříň umístěná na hranici parcely č. st. 185 k.ú. Sepekov (budova zastávka) bude přesunuta do oplocení u budovy zastávky. Odtud bude napojen nový elektroměrový pilíř RE01. Z nového elektroměrového pilíře RE01 bude napojen nový odběr (elektroměr E3 v rozvaděči RE01) pro potřeby přejezdů (P6253, P6254, P6255) a osvětlení zastávky. Z nového elektroměrového pilíře RE01 bude napojen pilíř-rozvaděč RP1 (P6254) a souběžně pilíř-rozvaděč osvětlení zastávky ROSV. V rozvaděči RP1 bude umístěno přepínání sítí/záložní zdroj, vypínání včetně dálkového vypínání z RD a přepětové ochrany. Rozvaděč bude přizemněn (možno využít společné uzemnění – nutno propojit na ekvipotenciální sběrnici). Z podružného rozvaděče RP1 bude napojen rozvaděč technologie umístěný v místnosti budovy zastávky. Rozvaděče RP1 a ROSV budou umístěny v pilíři v oplocení u budovy zastávky.

Vstupní svorky rozvaděče RP1 jsou dělicím místem mezi správci zařízení. Za svorkami s ukončeným přívodním kabelem je zařízení ve správě SSZT.

Z nového přípojného místa, z rozvaděče RP1, budou napájeny též přejezdy v km 23,011 (P6253) a 23,969 (P6255). Výstavba PZS na přejezdech P6253 a P6255 je zahrnuta v související stavbě „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko“.

Pro osvětlení nástupiště v délce 90 m bude použito celkem 5 speciálně sklopných osvětlovacích stožárů OS1 - OS5 (výšky 6 m s LED svítidly), které budou napojeny z rozvaděče osvětlení ROSV. Použitá svítidla budou mít min. mech. odolnost IK 09. Sklopné stožáry budou bez spodních servisních dvířek, přístup ke svorkovnici bude možný až po sklopení stožáru.

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

Přejezd **P6254 v km 23,340** 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.

#### **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 navazující investice**

Realizaci stavby je nutné koordinovat se související stavbou „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko“. 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.1.9.*)

#### **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 navazujících 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**

Místo stavby : železniční trať č.282 00 (*dle platného Prohlášení o dráze celostátní a regionální*) Tábor - Písek

Kraj : Jihočeský

Obec : Božetice, Sepekov

Katastrální území : Božetice p.č.: 2101 – SŽDC, s.o.

Sepekov p.č.: st. 185; 3180/1 – SŽDC, s.o.

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 zřídit v prostoru žst. Milevsko, Božejovice a zastávky Sepekov.

Umístění recyklační linky pro recyklaci šterků je navrženo do prostoru žst. Božejovice. Linka bude využita i pro související stavbu „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko“.

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.

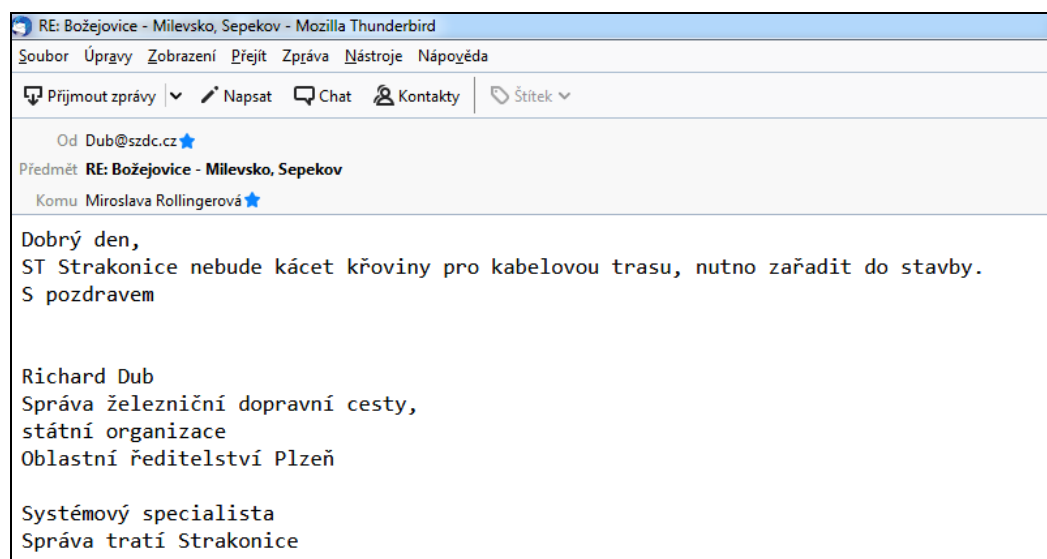
Odpad bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

#### **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 m<sup>2</sup>. 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.

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.:

<i>Katalog. č.</i>	<i>Kat.</i>	<i>Název odpadu</i>	<i>Jed.</i>	<i>Množství</i>
17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	t	82,43
17 01 01	O	Žel. pražce betonové	t	21,5
17 02 03	O	Polyetylenové podložky	t	0,075
17 02 04*	N	Žel. pražce dřevěné	t	29,734
07 02 99	O	Pryžové podložky	t	0,137
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	t	189,159
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - I. tř. těž.	t	2 978,183
17 05 04	O	Kamenná suť	t	62,19
17 05 07	N	Lokálně znečištěný štěrk a zemina z kolejiště	t	140
17 05 08	O	Štěrk z kolejiště	t	504,022

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 požárním zařízením.

#### **B.1.6.9 Výluky dopravy a jiná dopravní omezení**

Po dobu provádění stavebních prací bude nutná **nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Božejovice – Milevsko** po dobu **14 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**

Na období od demontáže stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení do doby aktivace nového zařízení budou provedena následující dopravní opatření:

1. Z obou stran železničního přejezdu ve vzdálenosti 50-100m bude umístěna dopravní značka IP22 Změna místní úpravy s textem Pozor – přejezdové zabezpečovací zařízení není v činnosti. Dále bude před drážní těleso z obou stran přejezdu umístěna dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě.“

##### **• Uzavírky silnic**

Po dobu **7 dní** bude nutná úplná uzavírka dotčené komunikace v místě přejezdu.

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 navazujících stavbách**

Realizaci stavby je nutné koordinovat se související stavbou „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko“. 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**

Předmětný železniční přejezd se nachází na železniční 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 zábrzdná vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P6254 v km 23,340** je křížením trati se silnicí III/10549 v katastru obce Sepekov. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým PZM2 ovládaným ze závorářského stanoviště na zastávce Sepekov.

**Nákladíště Sepekov** tvoří jedna kusá kolej zapojená do traťové koleje výhybkou č.1 v km 23,194. Výhybkou č.2 odbočuje bývalá vlečka. Na zařízení nákladíště bylo vydáno „Oznámení o postradatelnosti zařízení nákladíště a zastávky“ č. j. 3532/06-OŘ ze dne 14. 8. 2007 a je stále platné.

#### **B.2.2 POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ**

Přejezd **P6254 v km 23,0340** 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.

Po realizaci stavby bude zrušeno závorářské stanoviště. Dojde k úspoře 3,978 turnusových pracovníků (*dle podkladů z OŘ Plzeň*).

Kontrolní a ovládací prvky PZZ P6254 (*v rozsahu dle předpisu SŽDC (ČD) Z2*) budou umístěny na nové kolejové desce na stavědle v žst. Milevsko.

Nové PZZ bude ovládáno novými počítači náprav, anulace bude provedena pomocí směrových výstupů PN. Technologie PZZ bude umístěna v budově zastávky Sepekov. Adaptace místnosti bude kompletně zahrnuta do stavby celkové rekonstrukce budovy

zastávky Sepekov zajišťované OŘ Plzeň a v době realizace stavby PZZ bude již připravena pro umístění technologie.

Elektrická přípojka pro napájení přejezdů (P6253, P6254, P6255) a osvětlení zastávky bude napojena ze stávající přípojkové skříně umístěné na hranici parcely č. st. 185 k.ú. Sepekov (budova zastávka). Výstavba PZS na přejezdech P6253 a P6255 je zahrnuta v související stavbě „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko“.

Prostor zastávky bude vybaven novým osvětlením.

Bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a vybudováno nové nástupiště (délka 90m). Délka navrženého nástupiště vycházející z dopravní technologie celé regionální trati Tábor – Písek (viz dopis 6802/2019-SŽDC-GŘ-O11) je 90m“.

V rámci stavby bude snesena výhybka č.1. Na základě vydaného oznámení o postradatelnosti zařízení ze dne 14.8. 2007 pod č.j. 3532/06-OŘ a v ní citovaném „rozhodnutí o zrušení dráhy“ vydaném DÚ dne 31.5. 2007 pod č.j. 3-997/07-DÚ/HI provede OŘ Plzeň odstranění stavby dráhy - vlečky: „Vlečka Chochole Sepekov“, a kolej č. 2a (vlečku) včetně výhybky č. 2.

Po provedení stavby dojde ke změně nz. Sepekov na z. Sepekov.

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 však 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. Dopravcem 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)
<b>Božejovice</b>	-	<b>13</b>
<b>Milevsko</b>	<b>13</b>	-

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

### **B.2.3.1 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**

V rámci stavby dojde ke zrušení stávajícího již postradatelného nákladiště Sepekov a změně kategorie tohoto dopravního bodu pouze na zastávku.

Vzhledem k tomu, že přejezd v km 23,340 je v současném stavu zabezpečen PZM2 a není přes něj omezena traťová rychlost, nedojde po realizaci stavby k zásadním změnám jízdních dob vlaků osobní i nákladní dopravy.

Nejvyšší traťová rychlost, druh trakce a kategorie trati po realizaci stavby zůstávají shodné s počátečním stavem. Technické řešení a parametry stavbou řešených PS a SO jsou však 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.

Po ukončení a převzetí stavby budou provedeny terénní úpravy a stavba nebude vykazovat žádnou ekologickou zátěž a bude prostá všech odpadů vzniklých při stavbě

#### **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.1.6. – Doklady, vyjádření KÚ Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví č.j.: KUJCK 39136/2019/OZZL ze dne 28.3.2019.*

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.

Při provádění kabelizace bude provedeno vyřezání zapojeného porostu dřevin o celkové ploše větší než 40m<sup>2</sup>.

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

#### **B.3.1.3 Vliv stavby na vodoteče**

*viz. část H.1.10. – Doklady, vyjádření Městský úřad Milevsko, odbor ŽP*

*viz. část F.1.7.1. – Zásady pro provoz stavební mechanizace z hlediska ochrany vod*

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

*viz. část H.1.3. – Doklady, vyjádření Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje č.j.: KHSJC 06860/2019/HOK TA ze dne 27.3.2019*

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.:

Katalog. č.	Kat.	Název odpadu	Jed.	Množství
17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	t	82,43
17 01 01	O	Žel. pražce betonové	t	21,5
17 02 03	O	Polyetylenové podložky	t	0,075
17 02 04*	N	Žel. pražce dřevěné	t	29,734
07 02 99	O	Pryžové podložky	t	0,137
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	t	189,159
17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - I. tř. těž.	t	2 978,183
17 05 04	O	Kamenná suť	t	62,19
17 05 07	N	Lokálně znečištěný štěrk a zemina z kolejiště	t	140
17 05 08	O	Štěrk z kolejiště	t	504,022

#### **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 GŘ 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.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.

viz. část H.1.8. – Doklady, vyjádření KÚ Jihočeského kraje, odbor životního prostředí

### **B.3.4 NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ**

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na životního prostředí.

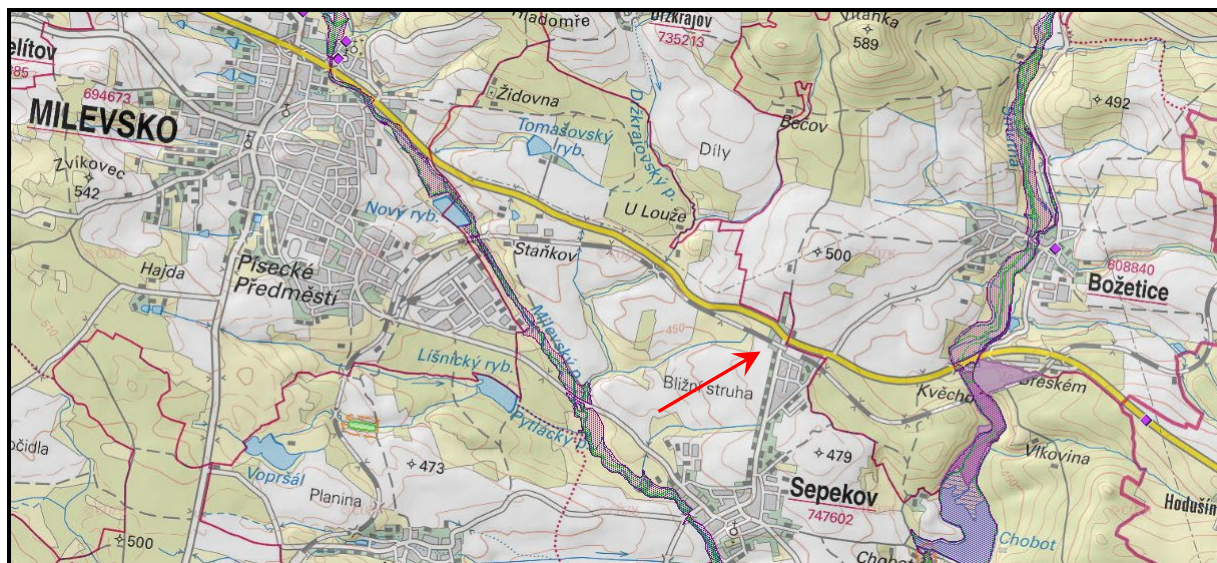
Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92Sb. a v souladu s ním (zejména § 9,11,17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

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.

#### **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.

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

Pokud do objektu 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 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.

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 posouzení nerealizuje.

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 drahách, ve znění p.p. 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.5 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI**

Vzhledem k charakteru stavby nebyl graf dynamického průběhu rychlosti zpracován, neboť v rámci stavby nedochází k zásadní změně traťové rychlosti.



## B.6 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

### B.6.1 VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU

Po dobu provádění stavebních prací bude nutná **nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Božejovice – Milevsko** po dobu **14 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**

Na období od demontáže stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení do doby aktivace nového zařízení budou provedena následující dopravní opatření:

1. Z obou stran železničního přejezdu ve vzdálenosti 50-100m bude umístěna dopravní značka IP22 Změna místní úpravy s textem Pozor – přejezdové zabezpečovací zařízení není v činnosti. Dále bude před drážní těleso z obou stran přejezdu umístěna dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě.“

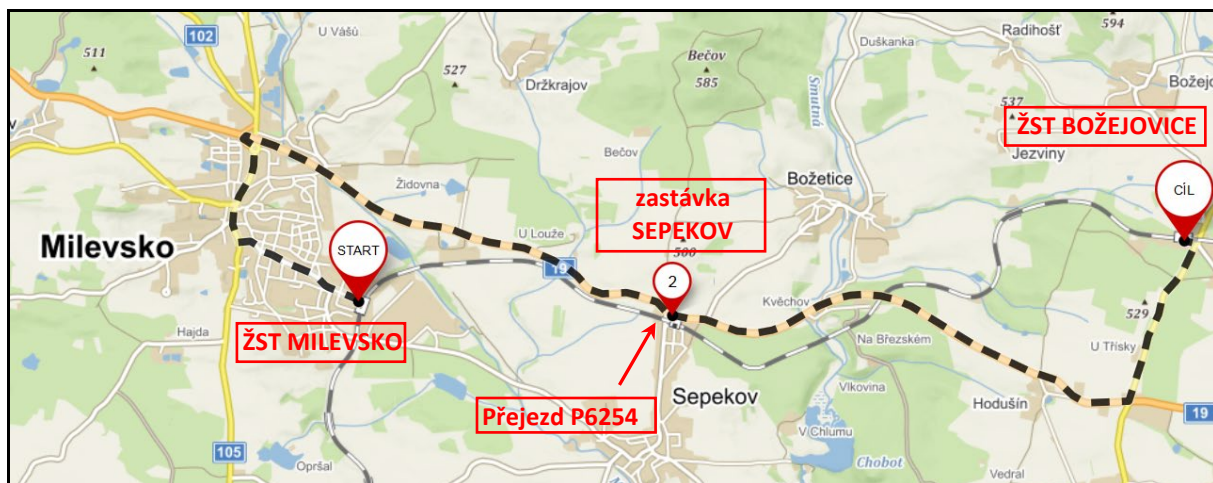
- **Uzavírky silnic**

Po dobu **7 dní** bude nutná úplná uzavírka dotčené komunikace v místě přejezdu.

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 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.

## **Příloha č.1**