



Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Inženýrská činnost:
 <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa Praha Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 Ing. Aleš Smrček, tel: +420 296 154 348

<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Petr Zobal		<b>Modernizace trati Veselí n.L. – Tábor - II.část,  úsek Veselí n.L. - Doubí u Tábora,  Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3</b>
tel.: +420 296 154 247		
Stupeň: <b>PROJEKT</b>		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	<b>B</b> <b>B.1</b>
<b>stř. S60 - dopravních staveb</b>	<b>SOUHRNNÁ ČÁST</b> <b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>	
tel.: +420 296 154 209		
Vedoucí útvaru:		
Ing. Petr Zobal	Podpis:	
Odpovědný projektant:	Podpis:	
Ing. Petr Zobal		

Vypracoval:	Podpis:	Název přílohy:	Složka:
Ing. Petr Zobal a kol.		<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>	<b>B.1</b>
Kontroloval:	Podpis:		
Ing. Petr Vyskočil			Číslo příl.:
Skart. znak: <b>V20/2037</b>	Datum: <b>2/2016</b>		<b>001</b>
Počet formátů: <b>27xA4</b>	Měřítko: <b>-</b>	ICD: <b>16 5886 02 01 00 00</b>	

<b>B.1.1</b>	<b>ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ</b>	<b>3</b>
<b>B.1.2</b>	<b>PRŮZKUMY A PODKLADY</b>	<b>3</b>
<b>B.1.2.1</b>	<b>PROVEDENÉ PRŮZKUMY A MĚŘENÍ</b>	<b>3</b>
	Geotechnický a stavebně technický průzkum	3
	Průzkum inženýrských sítí	4
	Pedologický průzkum	4
	Korozní průzkum	4
	Další průzkumy a podklady	4
<b>B.1.2.2</b>	<b>VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ</b>	<b>5</b>
	Geologické poměry	5
	Hydrogeologické poměry	5
	Hydrotechnické poměry	6
	Zhodnocení geologických a hydrogeologických poměrů	6
<b>B.1.2.3</b>	<b>VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	<b>6</b>
	Vztah k proceduře EIA	6
	Zvláště chráněná území	6
	Významné krajinné prvky	7
	Vliv na územní systém ekologické stability	7
	NATURA 2000	7
	Vlivy na lesní porosty	7
	Vliv stavby na ZPF	7
	Památky, archeologie	8
	Odpadové hospodářství	8
	Ochrana povrchových a podzemních vod	8
<b>B.1.2.4</b>	<b>POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY</b>	<b>9</b>
<b>B.1.3</b>	<b>OCHRANNÁ PÁSMA</b>	<b>10</b>
<b>B.1.3.1</b>	<b>DOSAVADNÍ DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ</b>	<b>10</b>
	Ochranné pásmo elektrického vedení	10
	Ochranné pásmo telekomunikací	10
	Ochranné pásmo plynovodů	10
	Bezpečnostní pásma plynovodů	10
	Ochranné pásmo horkovodů	10
	Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací	10
	Ochranné pásmo silnic	10
	Ochranná pásma letiště	11
	Ochranné pásmo dráhy	11
	Ochranné pásmo lesa	11
	Ochranná pásma zvláště chráněných území přírody	11
<b>B.1.3.2</b>	<b>NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMA</b>	<b>11</b>
<b>B.1.3.3</b>	<b>ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU</b>	<b>12</b>
<b>B.1.4</b>	<b>KONCEPCE STAVBY</b>	<b>13</b>
<b>B.1.4.1</b>	<b>ÚČEL STAVBY</b>	<b>13</b>
<b>B.1.4.2</b>	<b>ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ</b>	<b>13</b>
<b>B.1.4.3</b>	<b>POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO PS A SO</b>	<b>13</b>
	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	13
	Železniční přejezdy	14
	Mosty, propustky, zdi	14
	Mostní objekty na komunikacích	14
	Ostatní inženýrské objekty	15
	Náhradní výsadba	15
	Pozemní komunikace	15
	Dopravní opatření	16
	TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ	16

Trakční vedení	16
<b>B.1.4.4</b> POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU	<b>16</b>
<b>B.1.4.5</b> POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE	<b>16</b>
<b>B.1.4.6</b> ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI	<b>16</b>
<b>B.1.4.7</b> DOPADY STAVBY DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	<b>16</b>
<b>B.1.4.8</b> BEZPEČNOST PRÁCE	<b>16</b>
Protipožární zabezpečení stavby	16
Péče o bezpečnost práce	17
<b>B.1.4.9</b> POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	<b>17</b>
<b>B.1.4.10</b> PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	<b>18</b>
<b><u>B.1.5</u></b> <b><u>ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b>B.1.5.1</b> PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY	<b>19</b>
<b>B.1.5.2</b> PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	<b>22</b>
<b><u>B.1.6</u></b> <b><u>PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU</u></b>	<b><u>23</u></b>
Charakter staveniště	23
Technologie stavby	24
Příjezdové a odjezdové trasy, intenzita obslužné staveništní dopravy	24
Předpokládaná pracovní doba	24
Předpokládaný počet pracovníků pracujících na stavbě	24
Zemní práce, stavební jáma	24
Uspořádání a bezpečnost staveniště z hlediska ochrany veřejných zájmů	24
<b><u>B.1.7</u></b> <b><u>PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY</u></b>	<b><u>26</u></b>
<b>B.1.7.1</b> ZÁKLADNÍ ÚDAJE A PODMÍNKY VÝSTAVBY	<b>26</b>
<b>B.1.7.2</b> ZÁSADY DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	<b>27</b>
<b>B.1.7.3</b> ZÁSADY ČINNOSTI ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ	<b>27</b>
<b>B.1.7.4</b> ZÁSADY PRÁCE NA TRAKČNÍM VEDENÍ	<b>27</b>
<b><u>B.1.8</u></b> <b><u>STAVEBNÍ POSTUPY</u></b>	<b><u>28</u></b>
<b>B.1.8.1</b> HLAVNÍ MILNÍKY PŘÍPRAVY A VÝSTAVBY	<b>28</b>
<b>B.1.8.2</b> VÝLUKY PROVOZU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	<b>28</b>
<b><u>B.1.9</u></b> <b><u>VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ</u></b>	<b><u>28</u></b>
<b><u>B.1.10</u></b> <b><u>VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ</u></b>	<b><u>29</u></b>

## B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Ve smyslu staničení železniční trati, tj. od stanice Veselí nad Lužnicí ve směru k Soběslavi, je hlavní náplní stavby přeložka silnice I/23 vedená na vysokém násypu, překonávající silničním mostem modernizovanou železniční trať. Nový úsek silnice se připojuje „T“ křižovatkou k původní silnici I/3, v současné době II/603. Násep leží v blízkosti železniční zastávky Řípec – Dráčov. Za zastávkou, ve směru do Soběslavi, dochází ke zrušení stávajícího úrovněového přejezdu, resp. k jeho přestavbě na zabezpečený úrovněový přechod pro pěší, využívaný k bezbariérovému přístupu na nástupiště. Průsečná křižovatka původní silnice I/3 (dnešní II/603), I/23, a II/159 bude co do plošného rozsahu zredukována, když rameno dnešní silnice I/23 (mezi přejezdem a křižovatkou) se stane místní, slepou komunikací.

Vzhledem k chybějícímu vhodnému materiálu do násypu z bilance zemních prací v 1. etapě stavby (úsek Veselí nad Lužnicí – Soběslav), bude teprve v této stavbě dokončen nadjezd v km 58,56 a přilehlé zemní těleso. Z 1. etapy je v místě staveniště zřízena deponie zeminy, zřizovaná podle pravidel po realizaci násypového tělesa a v bezprostřední blízkosti trati jsou založeny podpěry budoucího mostu, což umožní realizovat stavbu s minimální potřebou výluk provozu železniční dopravy.

Zřízení mimoúrovňového křížení se železniční tratí umožní zrušit stávající úrovněový přejezd, který je situován cca 200 m severněji od budoucího nadjezdu. V místě přejezdu vznikne zabezpečený úrovněový přechod pro chodce, který umožní bezbariérový přístup na obě vnější nástupiště zastávky Řípec-Dráčov. Významně se zvýší bezpečnost provozu jak silniční, tak železniční dopravy a odpadne dále čekání automobilů v době uzavření železničního přejezdu, čímž se zvýší plynulost dopravy a dojde k úspoře pohonných hmot. Další časové úspory cestujících silniční dopravy potom přinese příznivější trasování silnice oproti současnosti.

Zprovozněním navrhovaného záměru dojde k převedení stávající dopravy ze silnice I/23 dále od stávající zastávky na nově vybudovanou přeložku I/23. Stávající komunikace bude po zprovoznění posuzovaného záměru sloužit pouze jako účelová komunikace pro přístup k obytným a rekreačním objektům.

Směrově trasa silnice vychází z dříve zpracovaných dokumentací staveb IV. TŽK a dálnice D3 a respektuje všechna omezení daná zejména v procesu EIA – jak podle zákona č. 244/1992 Sb., tak v současné době platného zákona č. 100/2001 Sb. Na traťový úsek Veselí nad Lužnicí – Tábor, jehož je řešená stavba součástí, bylo dne 14. listopadu 2002 vydáno souhlasné Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 132/2000 Sb. V opakovaném procesu podle nového zákona č. 100/2001 Sb. bylo kladné Rozhodnutí vydáno 2.2.2016.

Stavba bude realizována přednostně na pozemcích SŽDC, s.o. Stavba nevyžaduje trvalé zábory, pozemky byly vykoupěny v předchozí přípravě stavby. Vlastnické vztahy dokumentuje část dokumentace I.2 (Geodetická dokumentace – Majetkoprávní část).

## B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY

### B.1.2.1 PROVEDENÉ PRŮZKUMY A MĚŘENÍ

#### GEOTECHNICKÝ A STAVEBNĚ TECHNICKÝ PRŮZKUM

Podrobný doplňkový inženýrskogeologický průzkum byl proveden v 3-8/2011, zpracoval GeoTEC – GS, a.s. Obsahuje následující části:

- Souhrnná zpráva o geotechnickém a stavebnětechnickém průzkumu
- Geotechnický průzkum železničního spodku
- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum umělých staveb (včetně radonového průzkumu)
- Geotechnický průzkum pro zdvoukolejnění tratě v úseku km 56,005 - 62,055
- Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace
- Hydrogeologický průzkum
- Pedologický průzkum
- Chemické analýzy zemin pražcového podloží

## PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Průzkum byl proveden v průběhu 3-8/2011, zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s.

Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen vlastníci) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen vlastnictví) v daném zájmovém území.

Hranice zájmové území byla vyhotovena na podkladu Základní mapy ČR - v měřítku 1 :20000. Pro případné zpřesnění zákresu byly vyhotoveny podklady na základě katastrálních map. Seznam vlastníků byl sestaven z následujících zdrojů:

stavební úřady – Soběslav, Veselí nad Lužnicí ·

seznam správců sítí z přípravné dokumentace (vyhotovil VPÚ DECO a.s.)

další zdroje (internet, zpracovatelé jednotlivých částí projektu...)

V průběhu 03-08/2011 byli písemně, osobně nebo mailem osloveni vlastníci inženýrských sítí. Všechny zákresy inženýrských sítí jsou převedeny do digitální podoby. Další informace jsou v samostatné části dokumentace B.15.

## PEDOLOGICKÝ PRŮZKUM

Byl proveden v 5/2011, zpracoval GeoTEC – GS, a.s.

Zemědělská půda v zájmové oblasti je zastoupena hnědými půdami, pseudogleji s hnědými půdami oglejenými a v jižní části zkoumaného území pak půdami nivními.

Hnědé půdy jsou naším nejrozšířenějším půdním typem. Vyskytují se většinou v pahorkatinách a vrchovinách s humidnějším a mírně teplým klimatem. Jako matečný substrát se uplatňují téměř všechny horniny předkvartérního podkladu (žuly, ruly, břidlice aj.) a poměrně časté jsou také terasových štěrcích a píscích. Jsou vázány většinou na členitější reliéf.

Tento půdní typ se vyskytuje převážně mezi Soběslaví a Doubím u Tábora.

Pseudogleje jsou nejvíce zastoupeny ve středních výškových stupních. Utváření terénu je zde méně členité, převládají plošiny a depresní polohy. Půdotvorným substrátem jsou zde hlavně terciérní sedimenty (jíly), smíšené svahoviny a hlubší, zrnitostně těžší zvětraliny pevných hornin.

Pseudogleje se vyskytují nepravidelně mezi Řípcem a Sedlečkem u Soběslavi, místy také v okolí Doubí u Tábora.

Nivní půdy jsou rozšířeny zejména v nížinách podél vodních toků. Vývojově jsou velmi mladé. Půdotvorný proces byl donedávna periodicky přerušován akumulací zeminového, do značné míry prohumózněného materiálu, ukládaného při záplavách. Půdotvorným substrátem jsou výhradně nivní uloženiny.

V zájmovém území je tento půdní typ vyvinut především na začátku trasy mezi žst. Veselí n.L. a žst. Soběslav.

## KOROZNÍ PRŮZKUM

Byl proveden v 4-6/2011, zpracoval GeoTEC – GS, a.s.

Návrh protikoroze ochrany byl stanoven v souladu s TKP staveb Českých drah – Kapitola 25 a pro mostní objekty předpisem ČD SR 5/7 (S) Ochrana železničních mostních objektů pro účinkům bludných proudů.

Výsledky měření jsou v samostatné části dokumentace B.6.

## DALŠÍ PRŮZKUMY A PODKLADY

V rámci zpracování dokumentace vlivu stavby na ŽP byl zpracován také:

- **Biologický průzkum**, (zoologie, botanika) – 4-8/2011 zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s.,
- **Měření hluku a vibrací**, 4-8/2011 zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s.,
- **Dendrologický průzkum**, 7-8/2011 zajištěn společností SUDOP PRAHA, a.s.,

## B.1.2.2 VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ

### GEOLOGICKÉ POMĚRY

#### PROTEROZOIKUM:

Z regionálně geologického hlediska náleží krystalinické horniny v okolí plánované trasy k jihočeskému moldanubiku, a to k paraplům soběslavským. Moldanubikum je zastoupeno starší jednotvárnou sérií tvořenou převážně biotitickými a silimanit – biotitickými paraplami. Mladší pestrá série moldanubika není zastoupena.

Horniny jsou velmi nepravidelně zvětralé, místy jsou zcela zvětralé do poměrně velkých hloubek a místy byly zastíženy mírně zvětralé až navětralé horniny mělce pod povrchem. Nerovnoměrné zvětrávání je do jisté míry podmíněno tektonikou, tj. v okolí tektonických zón horniny zvětrávají snadněji a hlouběji.

#### TERCIÉR - NEOGÉN:

V okolí plánované trasy místy vystupují na krystalinickém podloží reliktů terciérních hornin. Jedná se převážně o uloženiny mydlovarského souvrství v podobě větších tektonicky omezených reliktů nebo menších reliktů vyplňujících stará údolí. Největších mocností dosahují neogenní sedimenty ve výplni soběslavského příkopu podél toku Lužnice - až 40m. Ve zbytku území podél plánované trasy se jedná o méně mocné denudační zbytky.

Ve svrchní části je mydlovarské souvrství tvořeno jíly, které směrem do podloží přechází do jílových písků, písčitých jílu a štěrků. V sedimentech mydlovarského souvrství jsou popisovány výskyty diatomitů (zemín s velmi nízkou objemovou hmotností), které však v průzkumných vrtech modernizaci železniční tratě zastiženy nebyly.

V úseku zdvoukolejnění se terciérní sedimenty (charakteru jílovitých zemín, které mají většinou měkkou konzistenci) vyskytují pod písčitým kvartérním pokryvem v podloží náspů v úsecích km cca 56,580 – 56,680 a km cca 57,180 – 57,330; další výskyt terciérních uloženin je v úseku mezi km 57,95 a koncem zdvoukolejnění.

#### TEKTONIKA :

V zájmovém území se předpokládá výskyt většího počtu zlomů, které rozdělují území na řadu ker, které jsou podél těchto zlomů vertikálně vůči sobě posunuty. Zlomy sledují tři hlavní směry, a to Z-V, SV - JZ a SZ – JV.

#### KVARTÉR :

Kvartérní sedimenty jsou v největších mocnostech zastoupeny kolem toku Lužnice, kde tvoří mocné polohy fluvialních štěrkopísků, navátých písků, nivních a splachových hlín. Nejvýznamnější jsou terasové štěrkopísky Lužnice, náležející k risskému akumulativnímu stupni. Po obou stranách Lužnice jsou značně rozšířené navaté písky, které byly vyváté během würmu z teras Lužnice.

V úseku, kde plánovaná trasa vede nad údolní nivou Lužnice, tvoří kvartérní sedimenty deluvia podloží rul a deluvio-fluvialní sedimenty v terénních depresích a zářezech vodotečí.

### HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

V zájmovém území lze vymezit tři základní typy hydrogeologického prostředí:

kvartér – průlinový kolektor ve štěrkopísčitých náplavech v údolí Lužnice; lokální průlinové zvodnění ve fluvialních sedimentech lokálních vodotečí a deluvialních a deluviofluvialních uloženinách v terénních depresích.

neogén – nepravidelné střídání průlinovo - puklinově propustných kolektorů a izolátorů v reliktech terciérních sedimentů mydlovarského souvrství

puklinový kolektor hydrogeologického masivu v rulách moldanubika se zvýšenou propustností v přípovrchové zóně zvětralin.

V údolní nivě Lužnice se vytváří průlinově propustný kolektor ve fluvialních štěrkopísčitých sedimentech. Prostřednictvím tohoto kolektoru jsou při úpatí svahů na okraji údolí odvodňovány do řeky i podzemní vody z terciérních sedimentů a z podložního krystalinika.

Relikty terciérních sedimentů jsou vzhledem k jejich převážně jílovitému charakteru spíše nepropustné. V místech, kde v sedimentaci převažuje písčitá složka, se mohou vytvořit lokální zvodně, na něž je vázána část využívaných studní např. v obci Myslkovice.

V době průzkumu se hladina podzemní vody ustálila většinou mělce pod povrchem terénu, místy vystupovala až k povrchu. V depresích bývají mokřadla, která se vytvářejí na trase zdvoukolejnění v širším okolí km cca 56,48, km cca 57,35, km cca 58,25, km cca 59,25, km cca 59,95. Na elevacích byla hladina podzemní vody zakleslá hlouběji, místy jsou hydrogeologické poměry pravděpodobně ovlivněny tektonikou – v okolí km cca 63,750 lze předpokládat drenážní účinek zlomů.

## HYDROTECHNICKÉ POMĚRY

Stavba se nachází v povodí řeky Lužnice. Trasa železniční tratě kříží pravobřežní přítoky řeky. Jedná se o potoky, bezejmenné vodoteče a hlavní odvodňovací zařízení. ČHMÚ pobočka České Budějovice v místech křížení stanovil pro vodoteče N-leté průtoky.

V úseku od železniční stanice Veselí n. L. až do železniční stanice Soběslav, kde stavba vede ve stávající trase železnice, je celkem 9 křížení s vodními toky.

### *PROFIL Č. 3 NA BEZEJMENNÉ VODOTEČI OD OBCE ŘÍPEC - HLAVNÍ ODVODŇOVACÍ ZAŘÍZENÍ*

Přechod přes koryto řeší objekt stavby: SO 50-21-03 - Propustek v km 58,361.

Pod a nad železničním přejezdem jsou ve vzdálenosti 10 m zemědělské přejezdy přes koryto toku s trubními propustky profilu DN500. Propustky jsou zaneseny nánosy do cca poloviny svého profilu. Meliorační kanál je opevněný bet. deskami. Pod železnicí vede v přímé trase v délce 250 m k silnici I/3, kterou podchází v propustku profilu 2 m x 1 m. Na dně kanálu jsou usazeniny mocnosti do 0,2 m.

### *PROFIL Č.3A NA OBČASNÉ VODOTEČI*

Přechod přes koryto řeší objekt stavby: SO 50-21-04 - Propustek v km 58,752

Jedná se o převedení příkopu komunikace pod železničním tělesem. Stávající profil propustku je 0,6 m x 0,7 m.

## ZHODNOCENÍ GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ

Z hlediska geotechnických poměrů je několik stavebních objektů, resp. úseků trati, které si žádají zvýšenou pozornost.

Nepravidelné zvětrání horninového masívu, tvořeného pararulami, má nepříznivý vliv určení stabilního sklonu svahu zářezu a použití lokálního nebo systematického zajištění svahu. Zvláště v místech tektonického porušení dochází k velmi hlubokému zvětrání horninového masívu, kde zvětraliny nabývají charakteru zemin (převážně písků hlinitých). Tyto zeminy mají vysoký obsah slídových zrn, která způsobují při saturaci zeminy její ztekucení.

Při dlouhodobě otevřeném, neochráněném svahu zářezu ve skalních horninách může docházet k degradaci horniny, jejímu rozpadu, popř. k lokálnímu vyjždění klínů hornin při nepříznivé orientaci systémů diskontinuit, především podle foliačních ploch.

### **B.1.2.3 Vliv stavby na životní prostředí**

#### VZTAH K PROCEDUŘE EIA

Pro stavbu bylo zpracováno Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Zjišťovacím řízení bylo zakončeno Rozhodnutím Krajského úřadu - Jihočeský kraj, ze dne 02.02.2016, že předložený záměr: „Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3“ nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

#### ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

V zájmovém území záměru „Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3“ se nenachází žádné zvláště chráněné území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Nejbližší zvláště chráněné území v okolí posuzovaného záměru se nachází ve vzdálenosti cca 800 m, severně od obce Dráčov. Jedná se o přírodní rezervaci Dráčovské tůně, část dosud

zachovalé údolní nivy řeky Lužnice. Přírodní rezervace zahrnuje údolní nivu řeky s několika tůňmi a slepým ramenem. Přírodní rezervace nebude realizací ani provozem záměru negativně ovlivněna.

V okolí záměru se nevyskytuje žádný přírodní park dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, realizací ani provozem záměru tedy k ovlivnění přírodního parku nedojde.

V místě záměru se nenachází památný strom. K dotčení památného stromu, definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, nedojde.

## VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Pojem Významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Realizací záměru „Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3“ nedojde k zásahu do významného krajinného prvku definovaného dle § 3, odst. 1, písm. b zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. v platném znění (VKP ze zákona).

Žádné významné krajinné prvky registrované dle § 6 zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., v platném znění se v zájmovém území nenachází.

## VLIV NA ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

V zájmovém území posuzované stavby se nenachází žádné prvky ÚSES dle zákona č. 114/1992 Sb., které tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních (lokálních) ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory. Popis křížení trati s prvky ÚSES je uveden v dokumentaci „Vliv stavby na životní prostředí“.

Ve vzdálenosti cca 300 m od posuzovaného záměru se nachází regionální biokoridor Lužnice nad Soběslaví – Pod Řípcem, který ovšem výstavbou ani provozem záměru „Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3“ nebude ovlivněn.

## NATURA 2000

Lokalita NATURA 2000 (evropsky významné lokality, ptačí oblasti) v dotčeném regionu nezasahují do prostoru stavby. Nejblíže stavbě se nalézá EVL CZ 0313106 Lužnice a Nežárka, která je vzdálená v nejbližším bodě 250 m od trati. Zde jsou předmětem ochrany druhy – velevrub tupý (*Unio crassus*), vydra říční (*Lutra lutra*), piskoř pruhovaný (*Misgurnus fossilis*) a páchník hnědý (*Osmoderma eremita*). Ptačí oblast Třeboňsko je vzdálena 2 km od stavby.

Dle vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje (Odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví) ze dne 5. 6. 2014 (č.j. KUJCK 34766/2014/OZZL) uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

## VLIVY NA LESNÍ POROSTY

Pro pozemky jejichž druh je dle katastru nemovitostí lesní pozemek (pozemky chráněné jako PUPFL) vydal Krajský úřad Jihočeského kraje dne 8. 4. 2014 rozhodnutí o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (č. j.: KUJCK 22373/2014 OZZL).

## VLIV STAVBY NA ZPF

Pozemky, jejichž druh je dle katastru nemovitostí orná půda a trvalý travní porost (pozemky chráněné jako ZPF) byly Ministerstvem životního prostředí vyjmuty ze ZPF souhlasem k trvalému a dočasnému odnětí dne 25. 2. 2013 (č. j.: 97701/ENV/12, 6455/610/12) a změnou souhlasu k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu č.j. 9824/ENV/07, 396/640/07 ze dne 26. 11. 2006 pro stavbu „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor, II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora“ 2. etapa Soběslav – Doubí u Tábora.



## PAMÁTKY, ARCHEOLOGIE

Přímo v zájmovém území posuzovaného záměru se nenacházejí žádné kulturní památky. V jeho okolí je vyhlášena kulturní nemovitá památka, která se však nenachází v bezprostřední blízkosti navrhovaného záměru či v poloze výrazně ovlivnitelné jeho realizací. Jedná se o Rozcestník nacházející se v jihozápadní části obce Řípec. V obci se dále nacházejí následující pamětihodnosti:

- Kostel Nanebevzetí Panny Marie
- Kříž před kostelem
- Kříž mezi silnicí vedoucí ke vsi a polní cestou směřující k dalšímu křížku
- Kaplička na severu obce
- Pomník obětem 1. světové války

Žádná z výše uvedených kulturních památek nebude ve fázi výstavby ani provozu posuzovaným záměrem dotčena.

Dle sdělení Národního památkového ústavu – územního odborného pracoviště v Českých Budějovicích je území, na kterém se stavba uskuteční nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu §22 odst. 2, zákona č.20/1987 Sb. Během stavebních prací může dojít k archeologickým nálezům, a proto je nutné zabezpečit archeologický dozor na stavbě. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá §22 a §23 zákona č.20/1987 Sb.

## ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace „B. 3.2 – Odpadové hospodářství“. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek (č. 376/2001 Sb., č.381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb., 294/2005 Sb., 341/2008 Sb. a 374/2008 Sb.) a nařízení vlády (č. 197/2003 Sb.). Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady jsou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů. Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu. Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

## OCHRANA POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD

Problematika ochrany povrchových a podzemních vod je podrobně zpracována v dokumentaci B. 3. Vliv stavby na životní prostředí.

Stavba přichází do kontaktu s významným vodním tokem Černovický potok a s dalšími drobnými vodními toky. Zasahuje do stanoveného záplavového území Černovického potoka. V zájmovém území stavby se nenachází významný podzemní vodní zdroj hromadného zásobování. Stavba nezasahuje do žádného stanoveného ochranného pásma vodního zdroje. Nezasahuje do vodohospodářsky chráněné oblasti (CHOPAV).

Modernizace úseku trati Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora je stavbou velkého rozsahu, při které bude nakládáno se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové a podzemní vody (práce v blízkosti vodních toků, v blízkosti nebo pod úrovní hladiny podzemních vod, v blízkosti individuálních podzemních vodních zdrojů, v záplavovém území) dle zákona č. 245/2001 a vyhlášky č. 450/2001. Pro období výstavby je zpracován Plán opatření pro případ havárie „Havarijní plán“ - dokumentace B. 4.1. Plán splňuje náležitosti vyhlášky 450/2005 Sb., a obsahuje odborná stanoviska správců dotčených toků. Dodavatel stavby předloží před zahájením stavby havarijní plán s aktuálními údaji příslušnému vodoprávnímu úřadu k souhlasu, který bude následně součástí tohoto plánu.

Havarijní plán obsahuje návrh konkrétních preventivních opatření proti úniku závadných látek při činnostech během výstavby a konkrétní popis činnosti při havárii včetně prvotních postupů.

Pro výstavbu v korytech vodních toků, jejich blízkosti a záplavovém území platí možnost ohrožení stavby povodní a z toho vyplývající znečištění. Toto ohrožení platí i pro drobné vodoteče v době přívalových dešťů a dlouhotrvajících srážek. Pro stavební objekty ohrožené povodní je vypracován povodňový plán stavby - dokumentace B. 4.2., který splňuje náležitosti určené zákonem 254/2001 Sb. a TNV 752931.

Problematika ovlivnění režimu a kvality podzemních vod v zájmovém území stavby je řešena v předběžném hydrogeologickém průzkumu z r. 2004 a v hydrogeologickém průzkumu pro projekt z r. 2011. Součástí této dokumentace je pasport jednotlivých úseků trati s významnými zářezy a posouzení jejich vlivu na režim podzemních vod. Současně byl proveden průzkum a pasport individuálních podzemních vodních zdrojů (studní) v území možného dosahu vlivu stavby. Pro období stavby je doporučen monitoring režimu podzemních vod.

#### **B.1.2.4 POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY**

- Zaměření stávajícího stavu, SUDOP PRAHA, a.s., 2011
- Zaměření skutečného provedení stavby, GEFOS, a.s., 2015

Geodetické a mapové podklady byly vytvořeny na základě podkladů předaných zadavatelem, správcem ŽBP a doplněné v roce 2011 zpracovatelem projektu. Podklady zpracoval SUDOP Praha, a.s. Závazným souřadnicovým systémem je S-JTSK a výškovým systémem Bpv.

Obsah, rozsah, členění a přesnost geodetických a mapových podkladů je stanoveno dokumentem „Specifikace geodetických podkladů pro přípravnou dokumentaci“ (č.j. 3033/2002-O7-hg ze dne 18.11.2002), v platném znění. Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven „Opatřením k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ (č.j. 892/1998-O7 ze dne 18.5.1998). Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle „Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi“ (č.j. 12133/1998 ze dne 30.11.1998), v platném znění.

- Státní mapové dílo 1:10 000 ČR – ČUZK, rok 2010
- Katastrální mapy
- Pozemkové mapy
- Digitální katastrální mapy
- Územní plány obcí a města Soběslav
- Ortofotomapy – ČUZK, rok 2014, 2015

## B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA

### B.1.3.1 DOSAVADNÍ DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

#### OCHRANNÉ PÁSMO ELEKTRICKÉHO VEDENÍ

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. Svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
U napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
U napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
U napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

#### OCHRANNÉ PÁSMO TELEKOMUNIKACÍ

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

#### OCHRANNÉ PÁSMO PLYNOVODŮ

Ze zákona č. 458/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m.
- U ostatních plynovodů a zařízení 4 m

#### BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA PLYNOVODŮ

- U vysokotlakých plynovodů nad DN700 65 m
- U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500 160 m

#### OCHRANNÉ PÁSMO HORKOVODŮ

- Rozvody tepla 2,5 m od půdorysu

#### OCHRANNÉ PÁSMO VODOVODŮ A KANALIZACÍ

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

- U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

#### OCHRANNÉ PÁSMO SILNIC

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Ochranná pásma silnic se zřizují podle Zákona o pozemních komunikacích číslo 13, ze dne 23. ledna 1997, dle § 30. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

- 100m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice, nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větví jejich křižovatek
- 50m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

## OCHRANNÁ PÁSMO LETIŠTĚ

Ochranné pásmo letiště se dělí na ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah a vzletových a přiblížovacích prostorů.

Ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah letiště je vymezeno 150 m od osy vzletové a přistávací dráhy po obou stranách každé dráhy a 200 m za oba konce každé vzletové a přistávací dráhy a předpolí.

Ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů je vymezeno podle technického vybavení letišť navazuje ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů na ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah v prodloužené ose každé dráhy na jejích obou koncích; ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů má tvar rovnoramenného lichoběžníku, jehož šířka činí 300 m a délka 5000 m u každé dráhy s rameny rozevírajícími se 15st na každou stranu od směru osy každé dráhy; rovina ochranného pásma vzletových a přiblížovacích prostorů stoupá od konce ochranného pásma vzletových a přistávacích drah ve sklonu 1:40 do vzdálenosti 5000 m.

## OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY

Ochranné pásmo dráhy tvoří podle zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 a § 9 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým typům drah. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad. Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Prostor ochranného pásma dráhy je vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením. Obvod dráhy je území určené pro umístění stavby dráhy. U stávajících drah je vymezen pozemkem dráhy. Obvod dráhy je plocha, ochranné pásmo dráhy vytváří prostor. (viz následující tabulka).

Typ dráhy	Vzdálenosti [m]	
	od osy krajní koleje	od hranice obvodu dráhy
dráhy celostátní, regionální nad rychlost 160km/h	100	30
dráhy celostátní, regionální ostatní	60	
vlečky	30	-

## OCHRANNÉ PÁSMO LESA

Ochranná pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb. - 50 m).

## OCHRANNÁ PÁSMO ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ PŘÍRODY

V zájmovém území se nachází Přírodní rezervace (§33 zákona č. 114/1992 Sb.):

- Dráčovské tůně

a tyto Přírodní památky (§36 zákona č. 114/1992 Sb.) :

- Ostrov Markéta
- Nový rybník u Soběslavi
- Doubí u Žižova

Přírodní rezervace a Přírodní památky jsou zakresleny v příloze č. B. 3.1.2. Vlastní stavbou není do zvláště chráněných území zasahováno.

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť na území EU.

Lokality NATURA 2000 v dotčeném regionu nezasahují do prostoru stavby. Nejbližší evropsky významná lokalita „Lužnice – Nežárka“ je vedena podél řeky Lužnice, v nejbližším bodě (km 59,9) 250 metrů od stavby. Nejbližší ptačí oblast je „Třeboňsko“, vzdálená 2 km od stavby

### B.1.3.2 NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMO

Nová ochranná pásma vznikla vydáním územního rozhodnutí z titulu přeložky pozemní komunikace (pro I. a II. třídu).

### B.1.3.3 ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU

Pozemky, jejichž druh je dle katastru nemovitostí orná půda a trvalý travní porost (pozemky chráněné jako ZPF) byly Ministerstvem životního prostředí vyjmuty ze ZPF souhlasem k trvalému a dočasnému odnětí dne 25. 2. 2013 (č. j.: 97701/ENV/12, 6455/610/12) a změnou souhlasu k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu č.j. 9824/ENV/07, 396/640/07 ze dne 26. 11. 2006 pro stavbu „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor, II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora“ 2. etapa Soběslav – Doubí u Tábora.

Pro pozemky jejichž druh je dle katastru nemovitostí lesní pozemek (pozemky chráněné jako PUPFL) vydal Krajský úřad Jihočeského kraje dne 8. 4. 2014 rozhodnutí o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (č. j.: KUJCK 22373/2014 OZZL).

## B.1.4 KONCEPCE STAVBY

### B.1.4.1 ÚČEL STAVBY

Na základě přijaté koncepce rozvoje železniční sítě byl určen k modernizaci také IV. tranzitní železniční koridor. Předmětem této dokumentace je jeho dílčí část v blízkosti železniční zastávky Řípec-Dráchov. Hlavní náplní je zřízení nového úseku silnice, křížícího železniční trať.

Zřízení mimoúrovňového křížení silnice se železniční tratí umožní zrušit stávající úrovňový přejezd, který je situován cca 200 m severněji od budoucího nadjezdu. V místě přejezdu vznikne zabezpečený úrovňový přechod pro chodce, který umožní bezbariérový přístup na obě vnější nástupiště zastávky Řípec-Dráchov. Významně se zvýší bezpečnost provozu jak silniční, tak železniční dopravy a odpadne dále čekání automobilů v době uzavření železničního přejezdu, čímž se zvýší plynulost dopravy a dojde k úspoře pohonných hmot. Další časové úspory cestujících silniční dopravy potom přinese příznivější trasování silnice oproti současnosti.

Zprovozněním navrhovaného záměru dojde k převedení stávající dopravy ze silnice I/23 dále od stávající zastávky na nově vybudovanou přeložku I/23. Stávající komunikace bude po zprovoznění posuzovaného záměru sloužit pouze jako účelová komunikace pro přístup k obytným a rekreačním objektům.

### B.1.4.2 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ

Lokalita plánované stavby je součástí širší oblasti krajinného rázu jižní části Soběslavské pahorkatiny.

Krajina dotčená předmětnou stavbou je člověkem značně ovlivněná a pozměněná. V území se již v současném stavu nacházejí četné dopravní stavby, především železniční tratě a významné silniční komunikace. Navrhovaný záměr náleží k železniční trati Veselí n. L. – Tábor, která je v území již dlouhodobě stabilizována. V těsné blízkosti navrhovaného záměru se zároveň nachází dálnice D3.

Z hlediska krajinného rázu je vlastní zájmové území posuzovaného záměru prakticky skryto dálkovým pohledům, poněvadž se nachází při údolí Lužnice. V daném kontextu se tedy dominantně uplatňují spíše blízké horizonty, dané morfologií terénu.

Součástí posuzovaného záměru je realizace přeložky silnice I/23 a nadjezdu nad stávající železniční tratí, čímž vznikne v území nový liniový útvar v délce cca 360 m v násypovém svahu. Maximální výška násypu přeložky je navržena na 10,7 m. V souvislosti s těmito terénními úpravami dojde k vytvoření nového pohledově dominantního krajinného prvku.

Posuzovaný záměr nebude ovšem v porovnání s měřítkem přilehlých dopravních staveb v území významně vynikat. Přeložka silnice I/23 bude spolu s mostním objektem přes stávající železniční trať navazovat na realizované MÚK Dráchov, které se nachází na násypu přibližně stejně vysokém jako navrhovaný záměr.

Pro minimalizaci negativního vlivu stavby na krajinný ráz budou na svazích násypů uskutečněny rozsáhlé vegetační úpravy pro začlenění stavby do lokality.

### B.1.4.3 POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO PS A SO

#### ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Způsob řešení definitivního zabezpečovacího zařízení vychází z přípravné dokumentace, kde však byl řešen celý rozsah stavby Veselí n. L. – Doubí u Tábora.

V této stavbě bude realizována nová dvoukolejná přeložka trati Soběslav – Doubí, snesen svršek včetně zařízení staré jednokolejné trati, zrušena stanice Roudná a provizorní odbočka Doubí. Traťový úsek Soběslav – Planá n. L. bude v definitivním stavu zabezpečen elektronickým automatickým blokem s výstrojí soustředěnou v SU Soběslav a Planá n. L.

Tomu předchází modernizace v traťovém úseku Veselí n. L. – Soběslav a větší části stanice Soběslav. Rekonstruováno bude veselské zhlaví a staniční koleje. Na tábořském zhlaví budou

ponechány stávající výhybky a přejezd v km 62,423. Jízdy vlaků směr Tábor budou uskutečňovány po stávající jednokolejné trati přes stanici Roudná.

#### PS 50-01-01.1 ÚPRAVA PŘEJEZDU NA PŘECHOD (ČÁST ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ)

##### Výchozí stav

V úseku Veselí nad Lužnicí - Soběslav je po první etapě stavby v provozu TZZ 3. kategorie typu obousměrný tříznakový elektronický automatický blok s vnitřní výstrojí soustředěnou v SÚ Veselí n.L. a SÚ Soběslav.

V blízkosti zastávky Řípec – Dráčov je stávající přejezd silnice I/23 (P5637) dvukolejný, do doby výstavby nadjezdu.

##### Navržený stav:

Přejezd „VS1“ P5637 silnice I/23 v zastávce Řípec – Dráčov bude po výstavbě nadjezdu přeměněn na přechod. Způsob zabezpečení PZZ 3 kategorie PZS 3ZBI s celými závory se nemění.

V PZZ bude třeba dle nové tabulky přejezdu provést úpravu software. Po provedení stavebních úprav, zřízení zábradlí, budou vyměněna břevna závor za kratší o délce 4 m.

## ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

#### SO 50-13-02.2 REKONSTRUKCE ÚROVŇOVÉHO PŘEJEZDU V KM 58,760

V rámci zvýšení bezpečnosti provozu budou všechny stávající železniční přejezdy v řešeném úseku zrušeny, resp. nahrazeny mimoúrovňovým křížením. U železniční zastávky Řípec-Dráčov bude přibližně v místech současného přejezdu vybudován zabezpečený úrovňový přechod pro chodce, který umožní bezbariérový přístup bez ztracených spádů na obě vnější nástupiště délky 90 m.

Na přechod pro pěší bude přejezd přestavěn po realizaci nadjezdu v následujícím rozsahu. Celopryžová konstrukce přejezdu bude zúžena a to demontáží celopryžových panelů v délce 2 x 3,6 m včetně příslušných závěrných zídek. Konstrukce vozovky bude v daném rozsahu vybourána v tl. cca 0,15 m (na vrstvu šterkodrti) a nahrazena šterkovým zásypem. Takto vybouraná vozovka bude olemovaná zahradními obrubníky s nášlapem 0,08m s výškovým napojením na závěrnou zídku přejezdu.

Pro usměrnění chodců na přejezdu bude osazeno třítrubkové zábradlí zamezující též vjezdu silničních vozidel na přejezd. Na úrovňovém přechodu a v jeho návazném okolí jsou dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody vyznačeny varovné a vodící hmatné pásy pro nevidomé, které se zřídí nalepením příslušných pásů na stávající vozovku.

## MOSTY, PROPUSTKY, ZDI

### MOSTNÍ OBJEKTY NA KOMUNIKACÍCH

#### SO 50-22-01.2 MOST - NADJEZD V KM 58,560

Předmětem je stavba nového silničního mostu v km 58,561 v rámci výstavby tělesa dráhy v nové stopě. Most překonává přeložku dráhy České Budějovice - Praha.

Mostní objekt je navržen jako spojitá třípolová konstrukce. Délka rozpětí středního pole byla podmíněna prostorovým uspořádáním trati pod mostem. Líc pilíře bude vzdálen minimálně 5,0 m od osy přilehlé koleje z důvodu mimořádných zatížení od nárazu vozidla. Mostní objekt se bude nacházet v těsné blízkosti železniční zastávky Řípec, pro zachování rozhledových vzdáleností byla zvolena spojitá konstrukce o třech polích. Výškové řešení je odvozeno od požadované podjezdné výšky 7,2 m nad temenem kolejnice (TK).

Šířka mostu je odvozená od převáděné přeložky silnice I/23 s šířkovým uspořádáním kategorie silnice S 9,5. Šířka jízdního pruhu je navržena 3,50 m a šířka zpevněné části krajnice na mostě je navržena 1,25 m. Celková volná šířka mezi obrubníky je navržena 9,50 m. Po obou stranách mostu jsou uvažovány nouzové chodníky šířky 0,75 m.

## OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

### NÁHRADNÍ VÝSADBA

#### SO 53-83-01.2 NÁHRADNÍ VÝSADBY

Svahy silničního tělesa budou pro ochranu proti erozím a zároveň pro začlenění do stávajícího terénu ohumšovány a zatravněny, dále zde budou provedeny vegetační úpravy.

Součástí posuzovaného záměru jsou náhradní výsadby, které budou umístěny na násypový svah přeložky silnice I/23. Pro tuto lokalitu je navrženo ozelenění keří (*Ligustrum vulgare*, *Rosa canina*, *Prunus padus*, *Crataegus sp.*, *Corylus avellana*). Budou vytvářeny skupiny cca 50 sazenic stejného druhu. Celkově bude vysázeno v rámci náhradní výsadby 3 800 ks keřů.

Výsadby keřů budou uspořádány v řadách. Jednotlivé řady budou ve vzdálenosti 1,20 m od sebe. V této vzdálenosti se nakopou terasy o šířce 0,50 m, takže mezi řady zůstane pás trávy široký 0,70 m. Keře v řadách budou vysazovány na vzdálenost 0,6 m.

Vysoké svahy zářezů budou osazovány v pásích skládající se ze 4 řad keřů, mezi kterými budou 3 m široké travnaté plochy.

Všechny výsadby budou namulčovány vrstvou tříděné borové kůry tl. 10 cm po slehnutí. Výsadby keřů na svazích budou namulčovány v pásích šířky 0,5 m.

### POZEMNÍ KOMUNIKACE

#### SO 50-30-03 ÚPRAVY STÁVAJÍCÍ KŘÍŽOVATKY I/3 A I/23

Součástí tohoto objektu je navržena prostorová redukce stávající křižovatky silnic I/3 a I/23 na parametry odpovídající dopravními významu silnice přerušené trasou železniční dráhy, kdy se I/23 silnice stane pouze slepou obslužnou komunikací pro stávající zástavbu. Nadbytečné plochy vozovek vně upravených vjezdových oblouků křižovatky se vybourají a následně se plochy zrekultivují. V rámci objektu bude opravena pouze obrusná vrstva konstrukce vozovky. Celková délka této úpravy bude 473,989 m.

Osa komunikace je složena z přímého úseku. Směrové návrhové prvky budou vyhovovat směrodatné rychlosti  $V_s=90$  km/h a odpovídat návrhové rychlosti  $V_n=90$  km/h. Niveleta je navržena s ohledem na napojení na stávající silnici I/3 a odpovídá stávajícím výškovým poměrům. Max. podélný sklon bude  $\pm 0,60$  % a min. podélný sklon bude  $\pm 0,18$  %.

Výškové návrhové prvky budou vyhovovat směrodatné rychlosti  $V_s=90$  km/h a odpovídat návrhové rychlosti  $V_n=90$  km/h. Stávající silnice I/3 (II/603) bude po rekonstrukci v kategorii S 11,5/90.

#### 50-30-02.2 PŘELOŽKA SILNICE I/23 - MŮK DRÁCHOV

Tento objekt řeší mimoúrovňové křížení přeložky silnice I/23 s trasou modernizované železniční dráhy v km 58,560 v návaznosti na řešení dálniční křižovatky MŮK Dráchoh, na kterou bude směrově a výškově navazovat a přecházet nadjezdem nad tratí a v dalším úseku sklesat ke stávající silnici I/3.

Celková délka úpravy je navržena 360,696 m (vč. nadjezdu SO 50-22-01). V začátku úseku (km 0,000) se přeložka odpojuje od přeložky silnice I/23, v současné době realizované v rámci stavby 0308A dálnice D3 a v konci úseku (km 0,360 696) je přeložka napojena na šířkově upravenou stávající silnici I/3.

Osa komunikace je složena z přímých úseků a kružnicových oblouků s přechodnicemi o min.  $R=375$  m. Směrové návrhové prvky budou vyhovovat směrodatné rychlosti  $V_s=70$  km/h a odpovídat návrhové rychlosti  $V_n=60$  km/h. Niveleta bude umístěna v ose komunikace. Max. podélný sklon bude  $\pm 6,60$  %, min. podélný sklon bude  $\pm 0,63$  %.

Niveleta je navržena s ohledem na napojení na stávající silnici I/3. Výškové návrhové prvky budou vyhovovat směrodatné rychlosti  $V_s=70$  km/h a odpovídat návrhové rychlosti  $V_n=60$  km/h.

Přeložka silnice I/23 je navržena v kategorii S 9,5/60.



## DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Při všech dopravních opatřeních se bude minimalizovat zásah do stávajícího provozu. Provizorní dopravní značení bude osazováno na nezbytně nutnou dobu a po skončení budou všechny provizorní dopravní značky odstraněny.

## TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

### TRAKČNÍ VEDENÍ

#### SO 50-60-01.1 ÚPRAVY TRAKČNÍHO VEDENÍ, NEUTRÁLNÍ POLE ŘÍPEC

Výstavba silničního nadjezdu nad elektrizovanou tratí SŽDC u zastávky Řípec-Dráchov vyvolá úpravu stávajícího trakčního vedení (TV). Tento SO řeší definitivní úpravy TV po výstavbě mostu, což znamená uvedení TV do standardizovaného stavu.

Po ukončení prací na silničního nadjezdu bude neutrální pole zrušeno a trakční vedení uvedeno do původního stavu. Provede se demontáž děličů, izolátorů tvořících neutrální pole vč. uzemňovacích prvků. Kabele obcházecího vedení budou odpojeny a demontovány. Dále budou demontovány návěstidla pro elektrický provoz (12 ks).

Trakční vedení bude dle současného i nového stavu provozováno v napětí 25 kV, 50 Hz.

#### B.1.4.4 POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU

Nepředpokládá se další dělení stavby nebo postupné uvádění do provozu v ucelených úsecích. Z důvodu minimalizace výluk a omezení provozu však mohou být dílčí části stavby zprovoznovány dle jednotlivých stavebních postupů.

#### B.1.4.5 POŽADAVKY STAVBY NA ZDROJE

Stavba nemá nové požadavky na zdroje.

#### B.1.4.6 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI

Odvodnění železničního tělesa je navrženo a projednáno dle příslušné legislativy. Vody jsou odváděny převážně do vodotečí. Také u přeložek pozemních komunikací je odvodnění řešeno pomocí trativodů, příkopů a svodných potrubí do vodotečí.

#### B.1.4.7 DOPADY STAVBY DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Součástí stavby je především přeložka pozemní komunikace. V rámci zvýšení bezpečnosti provozu na železnici i pozemních komunikacích došlo k odstranění přejezdu v km 58,760, resp. jeho nahrazení novým silničním nadjezdem v km 58,560 pro silniční dopravu. Pro pěší dopravu vznikne v místě současného přejezdu přechod pro chodce, zabezpečený světelnou signalizací se závorami, který bude sloužit jako bezbariérový přístup k nástupišťům zastávky Řípec-Dráchov.

#### B.1.4.8 BEZPEČNOST PRÁCE

### PROTIPOŽÁRNÍ ZABEZPEČENÍ STAVBY

Požární posouzení stavby modernizace výše uvedené stavby Veselí n.L.-Doubí u Tábora jsou z hlediska zabezpečení požární ochrany posuzovány podle platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ON 34 2612, ČSD 38 2156, ČSN 73 0873, ČSN 65 0201. Dále je postupováno podle „Opatření MV ČSR HSPO, ze dne 3.1.1984.

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčených území ani železničních stanic, kterých se týká.

### VHODNOST STAVENÍŠTĚ Z HLEDISKA POŽÁRNÍ OCHRANY

### PŘÍJEZDOVÉ KOMUNIKACE

U stávajících objektů zůstává otázka zásahu požární techniky nezměněna.

Reléové domky jsou v místech s možností příjezdu požární techniky.

Objekt RZZ svojí náplní nevyžaduje zabezpečení vnitřního požárního vodovodu.

## PÉČE O BEZPEČNOST PRÁCE

Projektant upozorňuje na nutnost dodržování bezpečnostních předpisů. Při výstavbě musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN, které se týkají Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP), zejména:

- Zákon č. 20/1966 Sb, o péči o zdraví lidu
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 309/2006 Sb, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb, o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Vyhláška 55 ČBÚ/1996
- Vyhláška 48/1982 Sb. – Stanovení základních požadavků k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení (mimo 6.část).

Dále platí nařízení a vyhlášky související.

Dokumentace byla zpracována v souladu s těmito normami.

Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci platí pro dodavatele zejména následující povinnosti:

- Součástí dodavatelské dokumentace je technologický a pracovní postup, který musí zajišťovat, že práce budou provedeny bezpečně, zejména pokud se týká použití strojů, zařízení, pracovních prostředků dopravy a opatření při pracích za mimořádných podmínek.
- Práce budou probíhat za provozu. Dodavatel je povinen provést taková opatření, aby byla zajištěna bezpečnost pracovníků za současného železničního provozu na sousední koleji. Je zejména nutné dodržovat drážní bezpečnostní předpis OP 16.
- Dodavatel stavby je povinen seznámit ostatní dodavatele stavby s požadavky bezpečnosti práce obsaženými v projektu a v dodavatelské dokumentaci.
- Staveniště v zastavěném území musí být oplocené s uzamykatelnými vstupy.
- U krátkodobých pracovišť stačí ohrazení, za snížené viditelnosti osvětlení, u překopů osadit přechody apod.
- Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny inženýrské sítě, případně poloha ověřená sondami.
- Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu.
- Dodržovat TKP SŽDC, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly

### B.1.4.9 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba je navržena podle podmínek vyhlášky č. 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Týká se mimo jiné řešení ovládacích prvků, řešení varovných, signálních a hmatných pásů pro osoby se zrakovým postižením, akustických prvků, sklony komunikací, řešení přechodů pro chodce, výtahů, nástupišť.

Navržené řešení odpovídá technickým a stavebním požadavkům uvedeným ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Signální pásy (nebo jejich části) bezprostředně související s přechodem a vodící pásy přechodu tvoří funkční celek a musí být jako celek vytyčeny, osa vytyčení je rovnoběžná s osou přechodu (směrem přecházení).

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.

Název díla: Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	16 5886 01 01 00 00	17 / 29

Přechody pro pěší a nástupiště autobusových a tramvajových zastávek budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

Dále je v souladu s Nařízením Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

#### **B.1.4.10 PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ SOUVISEJÍCÍ INVESTICE**

##### PODMIŇUJÍCÍ INVESTICE

- Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n.L – Soběslav

Tato stavba musí předcházet nebo musí být realizována souběžně z důvodů návaznosti kolejového řešení, technologických důvodů, odvodnění trati apod.

## B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

### B.1.5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Rozhodnutí o umístění stavby bylo vydáno MěÚ Soběslav 29.1.2008, pod č. 14656/07/Hř. Obsahuje celkem 36 podmínek, které sloužily jako podklad pro zpracování Projektu stavby. Kurzivou jsou zvýrazněny podmínky, které se přímo dotýkají řešené stavby Propojení MÚK Dráčov a silnice I/3.

1. Stavba bude umístěna v souladu s grafickou přílohou rozhodnutí v měřítku 1:20000, která obsahuje výkres současného stavu území s požadovaným umístěním stavby, s vyznačením vazeb a vlivů na okolí. Podrobnější umístění stavby včetně stavbou dotčených pozemků obsahuje dokumentace k územnímu řízení, zpracovaná METROPROJEKTEM Praha a.s. z 8/2007 na přehledné situaci 1:10000 a podrobně na koordinačních situacích v měřítku 1:100. Jedná se o dopravní stavbu liniovou, veřejně prospěšnou, vymezenou ve vydané územně plánovací dokumentaci. Popis trasy: ... . Podrobně jsou stavbou dotčené pozemky obsaženy ve shora uvedené projektové dokumentaci a jejich přílohách.

2. Pro vydání stavebního povolení je příslušný speciální stavební úřad pro stavbu drah a na dráze.

3. Příslušným stavebním úřadem pro vydání stavebního povolení na vodní díla je vodoprávní úřad

4. *Pro vydání stavebního povolení na jednotlivé silnice, místní komunikace a účelové komunikace a jejich úpravy je příslušný speciální stavební úřad*

5. PD pro stavební povolení bude předložena správcům inženýrské sítě a dotčeným orgánům státní správy k posouzení před podáním žádosti o jednotlivá stavební povolení.

6. Veškeré inženýrské sítě budou před započítím stavby vytýčeny jejich správci.

7. Přeložka ET DN 400 mm v km 61,1-64,4: v místě odboček z přeložky vodovodu DN 400 mm na stávající vodovody pro Soběslav a Zvěrotice budou osazeny vodoměrné šachty. Vodovodní řad pro Soběslav lze provést v dimenzi DN 200 mm. Křížení vodovodu ET DN 400 mm s novou komunikací bude řešeno přeložkou vodovodu z tvárné litiny DN 400 mm, která bude provedena kolmo na komunikaci, uložena do ocelové chráničky a napojena na stávající vodovod z ET DN 400 mm. Komunikace v souběhu s přeložkou bude vedena mimo OP dálkového vodovodu.

8. Přeložka ET DN 400 mm v km 68,9-69,1: bude zde umístěna přeložka z tvárné litiny DN 400mm v úseku kalníkovou a vzdušnikovou šachtou mimo zářez komunikace s jedním lomovým bodem na trase.

9. V PD ke stavebnímu povolení bude řeše postup stavebních prací na překládkách vodovodu v součinnosti s postupem stavebních prací spojených s modernizací trati a výstavbou navazujících komunikací. U přeložek vodovodů budou na základě podélného profilu navrženy případné vzdušnikové a odkalovací šachty.

10. Do PD pro stavební povolení budou zapracovány požadavky, které jsou uvedeny ve stanovisku VAK Jč. a.s. č.j. 11710/10716808 ze dne 14.6.2007.

11. Každý zásah do bezpečnostního pásma VVTL plynovodů musí být projednán s RWE Transgas Net, s.r.o., P.o. Veselí n. L. pro každou plánovanou akci jednotlivě. V dalším stupni PD bude zpracován výkres detailu křížení se zařízením VVTL plynovodů

12. Křížení v km 56,470-bod 3, zde s nacházejí 2 optické kabely ve správě Telefonica O2 Czech Republic a.s. bude v dalším stupni PD zohledněno. Křížení v km 62.600-Přeložka DOK bude koordinována v dalším stupni PD se stavbou dálnice D3. V dalším stupni PD bude proveden výpočet vlivů VN na podzemní metalické vedení.

13. Před vydáním stavebního povolení bude požádáno o souhlas se zakázanými činnostmi v OP, které povoluje vedoucí sekce JČE a.s. V dalším stupni PD bude řešeno křížení vedení VVN a trati ČD s ohledem na dodržení bezpečných vzdáleností a doplnění bezpečnostních izolátorových závěsů

14. V dalším stupni PD bude technicky vyřešit odvádění dešťových vod z tělesa dráhy a z přiléhajících pozemků. U všech propustků a mostních objektů zajistit dostatečný prolil pro odvádění povodňových průtoků.

Odvodnění tělesa dráhy v úseku před estakádou (v inundačním území Černovického potoka) bude zaústěno do odpadu bývalého Zárubova mlýna. PD stavby musí obsahovat řešení odvodnění

dražního tělesa na levém břehu (ř. km 0,800) a jeho zaústění do Černovického potoka, zákres hladiny Q 100 Černovického potoka a profilu estakády v km železniční trati 65,300.

15. Pro další stupeň PD budou protihluková opatření v rozsahu hlukové studie upřesněna, následně změřena účinnost navržených opatření a v případě, kdy provedená měření nevyhoví požadovaným limitům, budou zrealizována dodatečná protihluková opatření.

16. Materiály, použité na výstavbu protihlukových stěn, jejich barevnost a použití ozelenění projedná projektant z estetického hlediska s architektem

17. Křížení vodotečí ve správě ZVHS lze realizovat za podmínek, zapracovaných do dalšího stupně PD. Všechny nové objekty budou dostatečně dimenzovány pro převedení průtoků Q 100. Nově budované objekty budou provedeny tak, aby plynule navazovaly na stávající niveletu pevného dna vodotečí. Ukončení upravených úseků vodotečí před nově budovanými objekty stejně jako nové úpravy v rámci stavby budou ukončeny stabilizačními prahy. Budou přijata efektivní protierozní opatření a po ukončení stavby bude provedeno odstranění erozních naplavenin.

18. Investor uzavře dohodu o záchranném archeologickém výzkumu s některou institucí, která je oprávněna provádět archeologický výzkum dle §22 odst. 1 z.č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Tato instituce určí jeho formu a obsah. Investor zašle 1 kopii této dohody na odbor výstavby a RR MěÚ Soběslav. V průběhu prací musí být dodržena ustanovení § 127 z.č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů a §23 z.č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění.

19. Jednotlivé veřejnosti přístupné objekty (nástupiště, zastávky, podchody apod.) budou v dalším stupni PD splňovat požadavky vyhlášky o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

20. Na pozemky, které zůstanou uzavřeny mezi stavbou IV, ŽK a D3, případně stavba znemožní přístup na ně jejich rozdělením a přístupy nevyřeší probíhající pozemkové úpravy, budou tyto přístupy dořešeny v dalším stupni PD. Jedná se zejména o k.ú. Soběslav, kde pozemkové úpravy neproběhly.

21. Na základě předloženého předběžného hydrogeologického průzkumu budou provedeny jeho další etapy a monitoring režimu podzemních vod, který bude konzultován s vodoprávním úřadem. Na základě těchto průzkumů a měření budou realizována opatření k eliminaci případného ovlivnění vodních zdrojů stavbou.

22. Most SO 52-22-03 – ocelové protidotekové zábrany budou nahrazeny betonovou alternativou. Schodiště na nástupiště nebude součástí mostního objektu a jeho konstrukce nebude ztěžovat běžnou údržbu mostu. Podhled nosné konstrukce bude opatřen nátěrem odolným proti výfukovým plynům. Podél obrub budou provedeny zálivky. Na svazích kolem křídel bude provedena přídlažba z kamene do betonového lože.

23. Další stupeň PD bude obsahovat návrh dopravního značení, návrh dopravně inženýrských opatření pro výstavbu a návrh přepravních tras pro stavbu. Budou zde uvedeny i světlé výšky komunikací pod mosty.

24. Bude dořešen železniční přejezd na silnici III. třídy za křižovatkou se silnicí I/3 na obec Řípec. Tento přejezd nesplňuje platně ČSN, vzdálenost od křižovatky se silnicí I/3. Rozhledové trojúhelníky křížení silnice a žel. tratě nesplňují podmínky ČSN. Při rychlosti vozidla 30km/h a rychlosti drážního vozidla 10 km/h není zajištěna vzájemná viditelnost. Železniční trať je v zárezu.

25. V dalším stupni PD bude řešeno levé odbočení na silnici I/3 i pro připravované mimoúrovňové křížení do areálu Grena.

26. Se vzniklými stavebními odpady bude naloženo v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a předpisy souvisejícími. Přednostně budou vzniklé odpady znovu využity a pouze v případě, že toto nebude možné, bude provedeno jejich zákonné odstranění.

27. Na základě projektové dokumentace provede investor vytýčení hranic pozemků (jejich částí) dotčených trvalým a dočasným odnětím a s jejich průběhem seznámí vlastníky (uživatelé) zemědělské půdy. Na celé ploše trvale odnímané půdy ze ZPF provede investor na vlastní náklady odděleně skrvku ornice (drnové vrstvy), podorníčí a nerozlišeného humusového horizontu na základě výsledků pedologického průzkumu zpracovaného v říjnu 2004 RNDr. Lubomírem Horákem.

Skrývku na svůj náklad rozveze a rozprostře tak, jak je orientačně uvedeno v zemědělské příloze. Pro ohumusování jiných než zemědělských ploch bude použito především podorničí a nerozlišený humusový horizont o mocnosti 10 cm, při jejich nedostatku pak ornice horší kvality. Bude-li třeba, upraví údaje o využití skrývek po dohodě s ministerstvem tak, aby odpovídaly aktuálním požadavkům v území. V takovém případě, nejpozději 3 měsíce před podáním žádosti o stavební povolení, předloží ministerstvu k odsouhlasení zpřesnění bilance skrývek a plánu jejich odvozu a rozprostření na konkrétní pozemky po dohodě s jejich vlastníky, projednané s orgány ochrany půdy, v jejichž správním území bude skrývka využívána. Na dočasně odnímaných plochách, kromě těch, na kterých budou deponie ornice a podorničí, skryje investor oddělně ornici a podorničí o mocnosti stanovené na základě pedologického průzkumu; uloží je a bude ošetřovat tak, aby nedocházelo k jejich znehodnocování stavební činností, erozi, zaplevelováním a zcizováním. Celý objem skrytých zemin použije ke zpětné rekultivaci dočasně odnímaných ploch. O skrývce provede evidenci. O činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním a rozprostřením humusového a zúrodnění schopného horizontu provede protokol (pracovní deník), v němž uvede všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení využívání těchto zemin. Na celé ploše dočasně odnímané půdy zajistí investor na svůj náklad provedení technické a biologické rekultivace ve smyslu 11 vyhlášky č. 13/1994 Sb. podle schváleného plánu rekultivace. Povede stavební deník o provádění rekultivace a protokol o jejím ukončení. Po dohodě s ministerstvem mohou být v případě potřeby upřesněny některé údaje uvedené v tomto plánu.

28. Za celou plochu trvale odnímané půdy ze ZPF zaplatí investor odvod v souladu s ust. §11 odst. 1 a 10 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“). Přesná výše odvodu bude stanovena podle přílohy k zákonu samostatným rozhodnutím příslušného orgánu ochrany ZPF, vydaném ihned po nabytí právní moci rozhodnutí vydaných podle zvláštních předpisů, na základě kterých mohou být prováděny zemní práce. Po nabytí právní moci těchto rozhodnutí předloží investor orgánu ochrany ZPF Městského úřadu Soběslav upřesněný výpočet odvodů. Odvody za trvalé odnětí budou placeny jednorázově v souladu s ustanovením §12 odst. 1 zákona, odvody za dočasné odnětí půdy budou placeny v souladu s ustanovením §12 odst. 2 zákona každoročně až do doby ukončení biologické rekultivace a protokolárního předání rekultivované půdy vlastníkům nebo nájemcům.

29. Budou dodrženy základní povinnosti ochrany pozemků určených k plnění funkci lesa uvedené v §13 lesního zákona. Realizace záměru bude provedena podle předložené PD, případné změny budou projednány s vlastníky pozemků. V časovém rámci dočasného odnětí nebo omezení ve využívání bude provedena rekultivace a zalesnění těchto pozemků včetně dopěstování do zajištěné kultury na náklady investora podle projektu biologické rekultivace, který bude předložen všem zainteresovaným subjektům před vydáním rozhodnutí o odnětí z PUPFL, pokud nedojde k jiné dohodě nebo plnění. Pozemky na rušených úsecích překládaných liniových staveb, které jsou v lesních úsecích nebo byly před zřízením liniových staveb PUPFL, budou rovněž biologicky rekultivovány na lesní pozemky — zalesněny a kultury dopěstovány do zajištěné kultury na náklady investora rovněž na základě projektu biologické rekultivace, pokud nedojde k jiné dohodě či jinému plnění. Humusová vrstva ze všech zaujatých lesních pozemků (skrývka) bude deponována samostatně a bude rozprostřena na lesních úsecích v rámci rekultivace. Stavbou nebudou narušeny dosavadní přístupové komunikace k lesním pozemkům. V případě bezprostřední nutnosti dojde k náhradnímu řešení přístupu ze strany investora. Po nabytí právní moci stavebního povolení budou vlastníci lesních pozemků a jejich odborní hospodáři včas předem informováni o nutnosti odstranění lesních porostů.

30. *Bude zpracován projekt organizace výstavby v duchu požadavků, daných v souhlasném stanovisku Ministerstva ŽP o hodnocení vlivu na životní prostředí.*

31. Kácení dřevin rostoucích mimo les bude prováděno pouze v nezbytné míře a na základě pravomocného rozhodnutí příslušného orgánu ochrany přírody. Bude zpracován projekt náhradní výsadby dřevin rostoucích mimo les a projednán s orgánem ochrany přírody a krajiny

32. Stavební úřad v souladu s § 93 odst. 1 zák. č. 183/2006 Sb. stanovuje dobu platnosti tohoto územního rozhodnutí na 5 let ode dne nabytí právní moci.

33. Do následující PD budou zapracovány požadavky jednotlivých organizačních složek ČD tak, jak je uvedeno v zápisech z výrobních výborů a jednání s nimi.

34. Následující stupeň PD bude obsahovat přesné místo napojení bývalého areálu Otavan v Soběslavi. Investorem tohoto napojení ale bude majitel areálu, který si následně zajistí i povolení tohoto napojení.

35. Pro obec Doubí budou dodrženy platné limity hlukové zátěže. Totéž platí i pro obec Sedlečko.

36. Zbývající pozemky ve spoluvlastnictví pí Anny Výborné nar. 25.1.1920 bytem Soběslav, Jirsíkova 33/I pokud nebudou vykoupeny, budou zpřístupněny pro majitele a případné uživatele.

Připomínky, které se týkaly projektových prací, byly zpracovány a respektovány.

### **B.1.5.2 PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Pro rozsah stavby bylo zpracováno Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Zjišťovací řízení bylo zakončeno Rozhodnutím Krajského úřadu - Jihočeský kraj, ze dne 02.02.2016, že předložený záměr: „Propojení MÚK Dráchov a silnice I/3“ nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

Rozhodnutí se odvolává na následující opatření, uvedené v Oznámení záměru dle přílohy....

- Doprava stavebních materiálů a pohyb těžké techniky musí probíhat pouze po vymezených dopravních trasách.
- Před nasazením dopravních a stavebních mechanismů věnovat zvýšenou pozornost jejich technickému stavu z hlediska ekologické nezávadnosti a v tomto směru provádět periodické kontroly.
- Před výjezdem vozidel ze stavby zajistit jejich řádné očištění v areálu staveniště. V případě, že přesto dojde ke znečištění veřejných komunikací, zajistí dodavatel stavby jejich řádné očištění.
- Při převážení sypkého materiálu zamezit úniku materiálu za jízdy.
- Minimalizovat znečištění ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky lze udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami.
- V suchých obdobích provádět zkrápění vozovek.



## B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

Stavba nevyžaduje mimořádné nebo zcela atypické zdroje a materiály pro její realizaci a proto projektová dokumentace s tím spojenou problematiku neřeší. Zajištění zdrojů na realizaci bude věcí zhotovitele díla.

Zdroje nutné pro zabezpečení provozu stavby rovněž nejsou mimořádného rozsahu a charakteru a budou čerpány z již vybudované infrastruktury v okolí stavby. Pro provoz stavby je třeba zabezpečit zajištění el. energie a vody. Zajištění jiných energií (pára, horká voda) pro provoz stavby není vyžadováno.

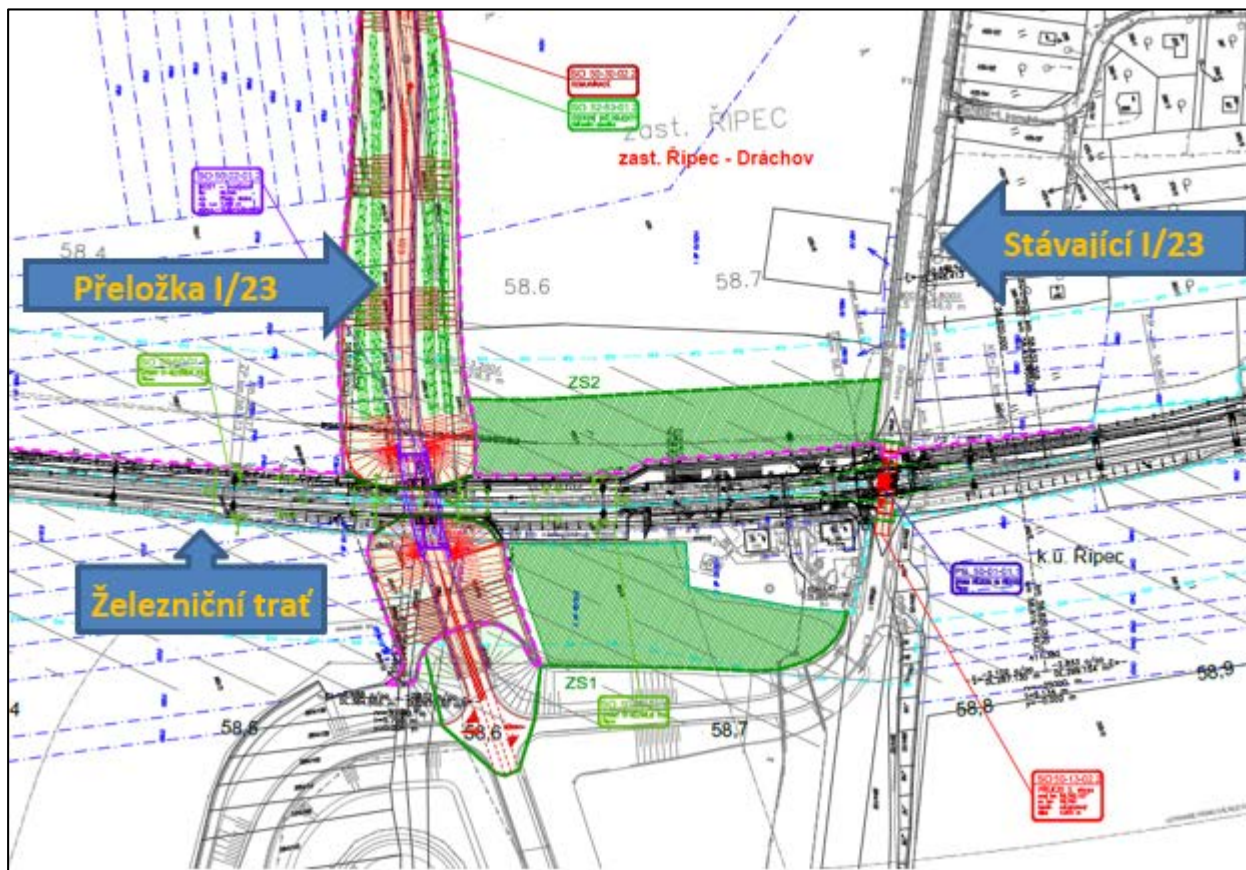
### CHARAKTER STAVENIŠTĚ

V místě navrhované přeložky silnice I/23 se v současném stavu nachází řízená deponie zeminy, která byla vyzískána v rámci „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor-II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora“. Deponie se nachází na pozemcích ve vlastnictví investora (SŽDC, s. o.) nebo na ně byly již uzavřeny níže uvedené smlouvy.

Deponovaná zemina je vhodná k použití na násypu pro realizaci přeložky silnice I/23. Spolu s další dovezenou vhodnou zeminou bude tato deponie použita k výstavbě silničního tělesa, které bude následně dotvarováno zabezpečeno proti erozi vegetačními úpravami.

Zařízení staveniště (ZS) bude lokalizováno v blízkosti zast. Řípec – Dráčov. Plochy ZS budou mj. sloužit k mezideponiím zemního materiálu v rámci výstavby posuzovaného záměru. Přibližné umístění ZS1 a ZS2 je patrné z následujícího obrázku.

Orientační umístění zařízení staveniště (ZS1, ZS2)



Plochy zařízení staveniště

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s. o., na nichž bude stavba prováděna. Prostor stavby bude přístupný po stávajících komunikacích I/3 (II/603) a dálnici D3. Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá v cisternách. Staveniště bude vybaveno ekologickým WC.



## TECHNOLOGIE STAVBY

Předpokládá se, že stavební a montážní práce budou prováděny běžnými technologiemi za použití běžných dopravních a stavebních strojů a zařízení. V jednotlivých fázích budou podle potřeby a druhu prováděných prací nasazeny běžně používané dopravní a stavební stroje, tj. nákladní automobily, vrtné soupravy, nakladače, rypadla, hydraulická sbíjecí a bourací kladiva, kompresor, věžové jeřáby, autojeřáby, čerpadlo na beton, míchačky, elektrické pily, vrtačky, brusky, malé mechanizmy na zemní práce (Bobcat) a jiné malé mechanizmy.

## PŘÍJEZDOVÉ A ODJEZDOVÉ TRASY, INTENZITA OBSLUŽNÉ STAVENIŠTNÍ DOPRAVY

Příjezdové a odjezdové trasy ze staveniště jsou předpokládány po stávajících komunikacích I/3 i po dálnici D3. Maximální denní intenzity staveništní dopravy jsou předpokládány 40-70 nákladních vozidel.

## PŘEDPOKLÁDANÁ PRACOVNÍ DOBA

Pracovní doba ve všední dny je uvažována v době od 7:00 do 21:00 hod., mimo pracovní dny v době od 8:00 do 19:00 hod. Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8:00 do 16:00 hod., další méně hlučné práce mohou být prováděny v době od 7:00 do 19:00 hod.

V noční době od 21:00 do 07:00 hod. výstavba probíhat nebude.

## PŘEDPOKLÁDANÝ POČET PRACOVNÍKŮ PRACUJÍCÍCH NA STAVBĚ

Počet pracovníků se bude měnit v průběhu výstavby areálu a nasazení jednotlivých profesí. Na staveništi se bude pohybovat max. 25 pracovníků.

## ZEMNÍ PRÁCE, STAVEBNÍ JÁMA

Nejvýznamnější zemní práce budou souviset s realizací mostního přejezdu a silničního tělesa přeložky I/23. Vzhledem k tomu, že se v současnosti na území plánované přeložky nachází deponie zeminy, která bude vhodná k použití pro výstavbu násypového tělesa, nebudou zemní práce dosahovat vysokých objemů.

Pro založení mostního objektu se jedná o výkopy 3 765 m<sup>3</sup> (zejména založení opěr) a dále 13 395 m<sup>3</sup> odkopávek stávajícího tělesa. Tyto objemy budou zhruba vráceny do zásypů (cca 2 990 m<sup>3</sup> hutněný zásyp a cca 13 200 m<sup>3</sup> prostý zásyp). Případný přebytečný zemní materiál, který nebude možné použít ke zpětným zásypům, bude průběžně odvážen na skládku.

Zemina vytěžená v rámci realizace přípojek inženýrských sítí bude použita na zpětné zásypy. Mezideponie vytěžené zeminy budou situovány v prostoru zařízení staveniště stavby.

Během výstavby posuzovaného záměru je předpokládáno zastížení podzemní vody pouze v souvislosti s výstavbou mostního objektu přes stávající železniční trať. Stavební jámy pro provedení pilotového založení pro mostní podpěry budou mít dno pod hladinou podzemní vody cca 0,5 m. Předpokládá se výstavba s čerpáním vody ze stavebních jam přes usazovací jímku umístěnou v nejnižším místě. Nakládání s odpadními vodami během výstavby řeší detailně kap. B.III.2 Odpadní vody předkládaného oznámení záměru.

## USPOŘÁDÁNÍ A BEZPEČNOST STAVENIŠTĚ Z HLEDISKA OCHRANY VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ

Staveniště je třeba zřídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavby mohly řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí staveb, ohrožování bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích, ke znečišťování komunikací a vod, k zamezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k zastávkám městských hromadných prostředků, k vodovodním sítím, požárními zařízeními a k porušování podmínek ochranných pásem.

Staveniště bude vhodným způsobem zajištěno. Stavební hmoty a výrobky budou na stavenišťích bezpečně ukládány.



Stavební stroje zhotovitele stavby budou v dobrém technickém stavu, a to především s ohledem na úkapy maziv a ostatních ropných produktů. Stroje s úkapy nebudou na stavbě použity. Používané stavební stroje, materiály i vznikající odpady budou zajištěny tak, aby nedošlo k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod únikem nebezpečných látek, zejména minerálních olejů a látek ropného původu. V případě úniku ropných látek bude neprodleně zahájena sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou bude nakládáno podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění. V případě, že bude zemina znečištěna nebezpečnými látkami, bude přednostně dekontaminována, jinak bude uložena na skládku nebezpečných odpadů.

Podzemní voda bude odváděna neustálým čerpáním vody ze stavebních jam přes usazovací jímku umístěnou v nejnižším místě. Pro možnost čerpání vody ze stavební jámy bude zřízena u každé z jámy čerpací studna.

Odvádění srážkových vod ze staveniště bude zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště, zejména vozovek. V místech, kde bude hrozit znečištění odpadních vod, bude plocha zařízení staveniště zpevněna panely s vysypáváním dělicích spár. Spád plochy bude organizován ke sběrné usazovací jímce. Usazené kaly budou po vyhodnocení odváženy buď na trvalou skládku ostatních odpadů, nebo v případě zjištění ekologicky závadných látek likvidovány jako nebezpečný odpad oprávněnou osobou.

## B.1.7 PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY

Hlavní náplň stavby je soustředěna do realizace silniční infrastruktury – mostního objektu silničního nadjezdu a realizace vlastní nové silnice vedené převážně na náspu.

Z předchozí stavby je realizováno a konsolidováno násypové těleso budoucí silnice a na mostním objektu jsou realizovány pilíře P2 a P3, aby nebylo nutno zasahovat do železničního svršku a spodku nově realizované tratě.

Nicméně železniční provoz bude bezprostředně ovlivněn výstavbou mostního objektu nad tratí (SO 50-22-01.2 Most - nadjezd v km 58,560), kdy bude nutno po dobu výstavby mostu zřídit na trakčním vedení neutrální pole a projíždět úsek se staženým sběračem. Situaci komplikuje blízkost zastávky Řípec-Dráčov. Dalším omezením provozu bude v závěru prací konverze stávajícího úrovněového přejezdu P5637 v km 58,764 ze silničního na úrovněový přechod pro pěší. Úpravy se dotknou jak stavební, tak technologické části.

### Vymezení stavby

Kategorie dráhy:	celostátní
Traťový úsek:	Veselí nad Lužnicí - Soběslav
Označení traťového úseku dle předpisu M12:	TÚ 1701, DÚ 14
Označení traťového úseku dle nákrešných jízdních řádů:	704

### Ohraničení stavby

Neutrální pole:	km 58,471-58,645 = staničení v kol.č.1 směr Soběslav
Úprava přejezdu:	km 58,765-58,769

### B.1.7.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE A PODMÍNKY VÝSTAVBY

Jedná se o součást staveb IV.TŽK,

Termín začátku výstavby je po dohodě se zadavatelem umístěn na 8/2016

Doba výstavby je rozvržena na 12 měsíců:

Přes zimní měsíce (prosinec, leden, únor) budou hlavní stavební práce obecně přerušeny, v harmonogramu jsou však vyhrazeny pro některé vybrané činnosti:

Přípravné práce (od 08/2016) se budou týkat :

- přístupů na staveniště, uvolnění prostorů pro zřízení zařízení stavenišť (ZS),

V roce 2016 bude realizováno:

- odtěžení konsolidačního nadnáspu a částí náspu pod opěrou OP1 vpravo trati
- osazení podkladního betonu (pilotáží roviny) pod opěrou OP1 vpravo trati a následné vrtání pilot.
- výstavba podpěry OP1 vpravo trati s následným dosypáním přechodových oblastí
- odtěžení konsolidačního nadnáspu a částí náspu pod opěrou OP4 vlevo trati
- osazení podkladního betonu (pilotáží roviny) pod opěrou OP4 vlevo trati a následné vrtání pilot.
- výstavba podpěry OP4 vlevo trati s následným dosypáním přechodových oblastí

V roce 2017 bude následovat

- zřízení obcházecího vedení, příprava neutrálního pole na trakčním vedení, včetně jeho aktivace
- výstavba skruže pro nosnou konstrukci.
- betonáž a předpětí nosné konstrukce.
- odstranění skruže
- demontáž neutrálního pole, regulace TV, provedení pantografové zkoušky
- dokončení zemních prací na tělese náspu nové silnice
- úprava terénu a dláždění pod mostem.
- osazení mostního svršku a živičných vrstev.
- pokládka živičných vrstev nové silnice, zemní úpravy
- sadové úpravy

- po zprovoznění nové stopy silnice dojde k úpravě křižovatky stávající křižovatky I/3 a I/23
- stavební úprava přejezdu na přechod pro chodce
- technologická úprava zabezpečovacího zařízení

Na závěr stavby (07/2017) dojde k vyklizení zařízení staveniště

Ovlivnění ze stavební činnosti sousedních úseků je dle získaných informací o stavbách IV.TŽK následující:

- Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část Ševětín - Horusice předpoklad dokončení 5/2016,
- V úsecích Horusice – Veselí nad Lužnicí a Veselí nad Lužnicí – Soběslav již stavba byla v loňském roce ukončena.
- Zahájení zbývajících staveb IV. TŽK (úsek Ševětín – Dynín, Soběslav – Doubí u Tábora a Sudoměřice – Votice u Tábora se do doby dokončení řešené stavby nepředpokládá

Stavby cizího investora: se nepředpokládají

### B.1.7.2 ZÁSADY DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

- V místě stavby jsou provozovány zejména vlaky národního dopravce, v menší míře i soukromých dopravců, osobní i nákladní.
- V průběhu realizace stavby bude docházet ke kratším výlukám a omezením železničního provozu.
- Dopravní opatření jsou navrhována na GVD 2014/2015, s tím, že bude stavba dokončena v následujícím GVD.
- Z důvodu omezení dopravy může být upravován oběh souprav i hnacích vozidel. Upřesnění dopravních opatření během stavby přinesou konkrétní výlukové rozkazy (ROV).
- Stavební postupy na rekonstrukci osobního nádraží budou náročné na odstupy (nástupy) hnacích vozidel do/z DKV nebo jejich objíždění. Dopravcům se doporučuje použití vratných souprav z důvodu velmi složitého objíždění souprav.
- Uplatní se zejména denní, případně noční výluky pro budování a demontáže neutrálního pole. V denní výluce dojde ke stavebním úpravám přejezdu.
- Další krátkodobé omezení s dopadem na omezení rychlosti provozu bude zřejmě provázet úpravy technologické části TZZ
- Náhradní autobusová doprava (NAD) nad rámec denních výluk není v projektu uvažována.

### B.1.7.3 ZÁSADY ČINNOSTI ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

- TZZ traťového úseku Veselí nad Lužnicí – Soběslav bude ovlivněno v místě přejezdu P5637, kde je nasazeno PZZ 3 kategorie PZS 3ZBI s celými závory. V PZZ bude třeba dle nové tabulky přejezdu provést úpravu software. Na výstražnicích budou vyměněna břevna závor za kratší o délce 4 m.

### B.1.7.4 ZÁSADY PRÁCE NA TRAKČNÍM VEDENÍ

- Práce na rekonstrukci trakčního vedení budou prováděny obvyklými technologickými postupy, zavedenými na stavbách modernizace a optimalizace tratí.
- Po celou dobu výstavby nadjezdu bude zřízeno uzemněné neutrální pole. Úsek, který je nutno projíždět v beznapětovém stavu je dlouhý cca 85 m.
- Vzhledem k blízkosti zastávky Řípec-Dráčov je nutno ve směru od Soběslavi do Veselí nad Lužnicí uvažovat u zastavujících vlaků s opatřením, které zajistí bezpečný a plynulý rozjezd a průjezd přes neutrální pole. Uvažuje se zkrácením nástupiště na délku cca 30 m tak, aby pro rozjezd vlaku sloužil úsek o délce cca 120 m.
- Zhotovitel je povinen předávat objednateli s dostatečným předstihem před zahájením výluky schémata napájení a dělení pro jednotlivé stavební postupy, aktualizované podle skutečnosti.

## B.1.8 STAVEBNÍ POSTUPY

### B.1.8.1 HLAVNÍ MILNÍKY PŘÍPRAVY A VÝSTAVBY

Hlavní milníky přípravy a výstavby jsou termíny (většinou orientační) navržené projektantem, podle požadavků objednatele (SŽDC, s.o., SSZ)

- uzavření smlouvy a předání staveniště dodavateli 08/2016
- ukončení stavby 07/2017

### B.1.8.2 VÝLUKY PROVOZU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

#### 1) výluky pro zřízení neutrálního pole - denní - 4x10 hod 22.02.-26.02.2017

Jedná se dvojice denních výluk ve dvou po sobě následujících dnech, postupně v 1. a 2. TK. Vzhledem k délce mezistaničního úseku Soběslav – Veselí nad Lužnicí se předpokládá převedení provozu na nevyloučenou TK, bez nutnosti zavedení náhradní autobusové dopravy.

#### 2) omezení provozu v místě neutrálního pole a okolí 27.02.-18.05.2017

Po aktivaci neutrálního pole v obou kolejích bude omezen průjezd pro vlaky vedené v závislé trakci. Zatímco ve směru z Veselí nad Lužnicí do Soběslavi se nepředpokládají z hlediska traťové dynamiky problémy, v opačném směru, u zastavujících vlaků, bude nutno přijmout opatření, které zajistí bezpečný průjezd neutrálním polem.

Návěst „státní sběrač“ je ve směru Veselí nad Lužnicí umístěna do km 58,605, zatímco konec nástupiště zastávky Řípec-Dráčov je v km 58,660. Vzdálenost 55 m neumožní garantované rozjetí vlaku.

Vzhledem k tomu, že většina zastavujících vlaků (výhradně národní dopravce ČD, a.s.) je vedena vozidly závislé trakce, navrhuje se pro bezpečný rozjezd a průjezd neutrálním polem vytvořit delší dráhu. Proto bude organizačně zkráceno nástupiště na délku 30 m, když konec nástupiště bude posunut do km 58,720. Pro vyvinutí bezpečné rychlosti pro průjezd neutrálním polem bude sloužit dráha o délce cca 120 m. Nástup a výstup cestujících bude organizačním opatřením dopravce usměrněn pouze do prvního vozu (podrobnosti budou řešeny v ROV). Mírně se prodlouží doba uzavření přejezdu.

Další možností, ovšem s dopadem do oběhů souprav a HV, by bylo nasazení vozidel nezávislé trakce. Případně zavedení náhradní autobusové dopravy. Vzhledem k pravidelnému dennímu obratu cestujících na zastávce v řádu jednotek doporučuje zpracovatel dokumentace uvažovat s výše uvedenou možností dočasného zkrácení nástupiště

#### 3) výluky pro demontáž neutrálního pole - denní - 4x10 hod 19.05.-22.05.2017

Jedná se dvojice denních výluk ve dvou po sobě následujících dnech, postupně v 1. a 2. TK. Vzhledem k délce mezistaničního úseku Soběslav – Veselí nad Lužnicí se předpokládá převedení provozu na nevyloučenou TK, bez nutnosti zavedení náhradní autobusové dopravy.

#### 4) výluky pro stavební úpravy přejezdu P5637 (vyjmutí části přejezdové konstrukce v souvislosti se změnou na přechod) - denní – 1x8 hod 29.05.2017

V době denní výluky bude v úseku Soběslav – Veselí nad Lužnicí, případně Tábor – Veselí nad Lužnicí, zavedena náhradní autobusová doprava. Dalším omezením bude zřejmě jízda na OP při pracích v okolí přejezdu a při úpravě softwaru PZZ.

## B.1.9 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Vzhledem k tomu, že v místě staveniště byla zřízena deponie zeminy, byly majetkoprávní vztahy vypořádány již v předchozí přípravě stavby. Pro stavbu nejsou nutné žádné výkupy pozemků nebo staveb.

Problematika je podrobně řešena v části I.2 Geodetické dokumentace – majetkoprávní část.



## B.1.10 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ

Pro přeložku silnice I/23 byl vydán souhlas s odchylným řešením od čl.11.2 ČSN 73 6101 a čl. 5.2.3.9.5.1 ČSN 73 6102 21 pro úpravu úseku stávající silnice I/3 od křižovatky silnice I/3 a I/23 ke křižovatce s nově navrhovanou komunikací k D3.

V Praze, leden.2016