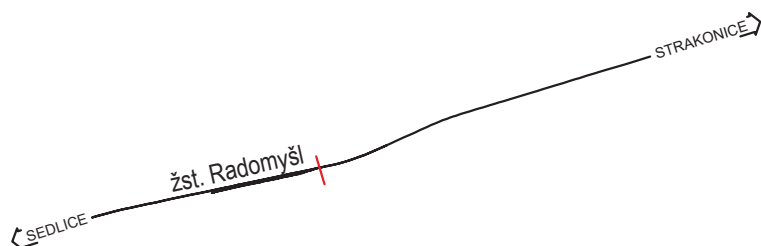


Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P02	23.06.2021	Druhé dílčí odevzdání	Ing. Stanislav Rýznar
P01	31.03.2021	První dílčí odevzdání	Ing. Stanislav Rýznar

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	<b>SAGASTA s.r.o.</b> 		
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka		
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz		
Zhotovitel objektu:	<b>SAGASTA s.r.o.</b> 		
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka		
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz		
Hlavní projektant (HIP): Ing. Stanislav Rýznar	Specialista: Ing. Stanislav Rýznar	Odpovědný projektant: Ing. Stanislav Rýznar	Zpracovatel: Ing. Stanislav Rýznar

Název stavby/akce:	Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1383 v km 39,830 trati Březnice - Strakonice			Označení (S-kód): S 632000204
				Označení zhotovitele: 120135
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: B
Název objektu:				Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:				Číslo přílohy: 1 101
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Jihočeský	Radomyšl [738221]	0431 G1		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP	03/2021	.		

S-kód:		Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:																															
S	6	3	2	0	0	0	2	0	4	D	U	S	P	B	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Q	I	P	O	Z

DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO, VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA, s.r.o.

**„Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1383  
v km 39,830 trati Březnice-Strakonice“**

## **Souhrnná technická zpráva**

## Obsah:

1.	Popis území stavby .....	6
1.1	Charakteristika území .....	6
1.2	Soulad s územně plánovací dokumentací .....	6
1.3	Rozhodnutí o povolení výjimky .....	7
1.4	Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů .....	7
1.5	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika .....	7
1.6	Ochrana území podle jiných zvláštních předpisů .....	7
1.7	Poloha vzhledem k záplavovému území .....	8
1.8	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky .....	8
1.9	Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin .....	8
1.10	Vliv na pozemky ZPF a PuPFL .....	8
1.11	Vyvolané a související investice .....	8
1.12	Seznam dotčených pozemků .....	9
2.	Celkový popis stavby .....	10
2.1	Základní charakteristika stavby .....	10
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	10
2.3	Celkové technické řešení .....	10
2.4	Bezbariérové užívání .....	11
2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	11
2.6	Základní popis technologických objektů .....	11
2.7	Základní popis stavebních objektů .....	13
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....	17
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	18
2.10	Hygienické řešení, požadavky na pracovní prostředí .....	18
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	19
3.	Připojení stavby na technickou infrastrukturu .....	20
3.1	Napojovací místa technické infrastruktury, .....	20
3.2	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky, .....	20
3.3	Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky .....	20
4.	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii .....	21
5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	22
5.1	Terénní úpravy .....	22

5.2	Použité vegetační prvky .....	22
5.3	Biotechnická, protikorozní opatření .....	22
6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	23
6.2	Vliv na zeleň .....	24
6.3	Biologické hodnocení .....	24
6.4	Odpadové hospodářství .....	24
6.5	Železniční pražce .....	27
6.6	Štěrkové lože ze železničního svršku .....	27
6.7	Ostatní odpady .....	28
6.8	Nebezpečný odpad .....	29
7.	Ochrana obyvatelstva.....	30
8.	Zásady organizace výstavby .....	31
9.	Celkové vodohospodářské řešení.....	32
10.	Příloha - Soupis dřevin určených ke kácení .....	33
10.1	Charakteristika území.....	33
10.2	Charakteristika dřevin .....	33
10.3	Přípravné práce .....	34
10.4	Fotodokumentace .....	34
10.5	Tabulka kácených dřevin .....	35

## LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	...	střídavý proud
ASHS	...	autonomní samohasící systém
Bpv	...	Výškový systém baltský po vyrovnání
ČD	...	České dráhy, a.s.
DC	...	stejnoseměrný proud
DD	...	dálková diagnostika
DK	...	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	...	dálkový optický kabel
DOÚO	...	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
d.ú.	...	definiční úsek
DŘT	...	dispečerská řídicí technika
ED	...	elektrodispečink
ETCS	...	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	...	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	...	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	...	elektrická požární signalizace
EZS	...	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	...	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	...	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	...	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
IPO	...	individuální protihluková opatření
ITZ	...	integrované telekomunikační zařízení
MP	...	mostní provizorium
MPP	...	mostní průjezdný průřez
MK	...	místní kabelizace, místní kabel
MR	...	měnírna
MRTS	...	místní radiová technologická síť
MŘS	...	místní řídicí systém
NN	...	nízké napětí
NS	...	napájecí stanice
Odb.	...	odbočka
ON	...	občasná návěst
PD	...	přípravná dokumentace
PNS	...	provizorní napájecí stanice
PHS	...	protihluková stěna
PTM	...	trakční měnírna
PTS	...	přejezdová transformační stanice
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	...	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	...	reléový domek
SO	...	stavební objekty
SS	...	spínací stanice
ss	...	subsystém

SZZ	...	staniční zabezpečovací zařízení
TK	...	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	...	trakční měnírna
TNS	...	trakční napájecí stanice
TRS	...	traťový rádiový systém
TR, TS	...	trafostanice
TTS	...	traťová transformační stanice
TSI	...	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	...	traťový úsek
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
TV	...	trakční vedení
TZZ	...	traťové zabezpečovací zařízení
UNZ	...	univerzální napájecí zdroj
VB	...	výpravní budova
VN	...	vysoké napětí
VO	...	veřejné osvětlení
VVN	...	velmi vysoké napětí
ZOK	...	závěsný optický kabel
ZPF	...	zemědělský půdní fond

*Poznámka:* Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

## 1. Popis území stavby

Stavba Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1383 v km 39,830 trati Březnice-Strakonice se nachází na stávající dopravní infrastruktuře a na stávajících pozemcích provozovatele dráhy.

Souhrnná délka staveniště je cca 1 704 m.

Staveniště je přístupné kolejovou dopravou a silniční dopravou z křížených pozemních komunikací.

Napojení staveniště na energetické rozvody a vodovodní řád je v kompetenci budoucího zhotovitele stavby.

V rámci zpracování projektové dokumentace byly zpracovány a splněny všechny podmínky stanovené správci inženýrských sítí, dotčenými organizacemi státní správy a ostatními dotčenými společnostmi. Stanoviska jednotlivých dotčených orgánů a organizací jsou součástí přílohy této dokumentace.

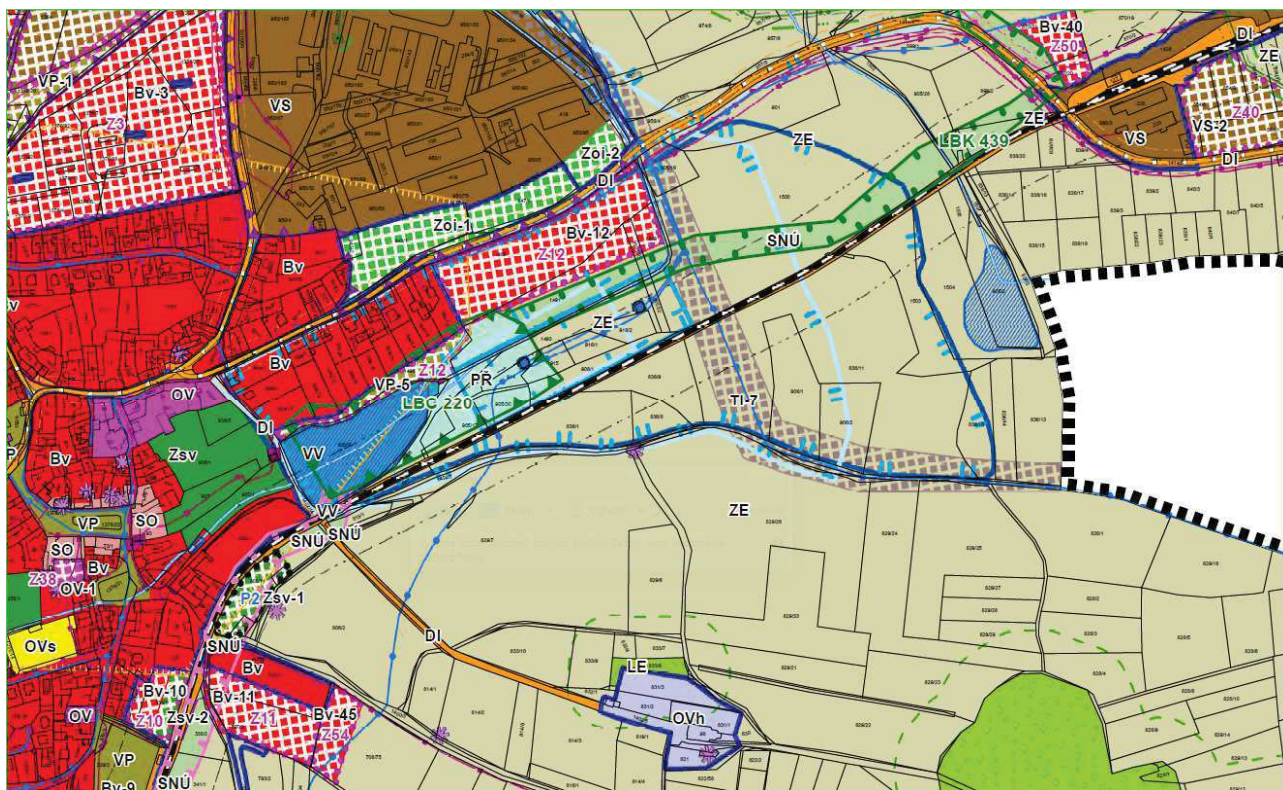
## 1.1 Charakteristika území

Výběr stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, ve kterém je požadována rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1383 v km 39,830 trati Březnice-Strakonice v dopravně D3 Radomyšl.

Stavební pozemek je definován místem stavby, a to je rekonstrukce přejezdu, umístění nového reléového domku a kabelové trasy.

## 1.2 Soulad s územně plánovací dokumentací

Stavba je v celé délce v souladu s územním plánem městyse Radomyšl na pozemcích označených jako DI (plochy dopravní infrastruktury).





### 1.3 Rozhodnutí o povolení výjimky

Stavba nevyžaduje udělení výjimek z technického řešení.

### 1.4 Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Bude doplněno po projednání dokumentace před podáním žádosti o stavební povolení.

### 1.5 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

#### Ložiska nerostných surovin

V předmětném úseku se nenachází ložiska nerostných surovin.

#### Poddolovaná území

Dle informací z Geofundu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

#### Sesuvná území

V předmětném úseku se nenachází sesuvná území.

### 1.6 Ochrana území podle jiných zvláštních předpisů

#### Ochranné pásmo dráhy

Zákon č. 266/1994 Sb. definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny víslohou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, a u dráhy zkušební 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy místní a vlečky 30 m od osy krajní koleje.

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

#### Ochranná pásma pozemních komunikací

Dle zákona č. 13/1997 Sb. v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy,
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

#### Ochranná pásma inženýrských sítí

a) ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):

- 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
- 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV



- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
- 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení

b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č.458/2000 Sb.

- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu

c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620.

- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně

d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701

- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně

e) ochranné pásmo zařízení pro rozvod tepelné energie stanoví zákon č. 458/2000 Sb.

- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

f) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb.

- 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

## 1.7 Poloha vzhledem k záplavovému území

Stavba nezasahuje do záplavového území žádného vodního toku v lokalitě stavebního pozemku.

## 1.8 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Připravovaná stavba nemá vliv na okolní stavby. Nepředpokládá se ani vliv na okolní pozemky, jestliže budoucí zhotovitel dojde k potřebě využití okolních pozemků k přístupu na nástupiště, bude v jeho povinnosti si toto projednat s jednotlivými majiteli dotčených pozemků.

## 1.9 Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

V rámci stavby budou odstraněny náletové křoviny podél traťové koleje. V dopravně D3 Radomyšl bude kácení vyžadováno v souvislosti s umístěním reléového domku.

## 1.10 Vliv na pozemky ZPF a PuPFL

Stavba nebude realizována na pozemcích s ochranou ZPF.

Pozemky s ochranou PuPFL nejsou stavbou dotčeny.

## 1.11 Vyvolané a související investice

### 1.11.1 Podmiňující investice

Stavba nevyžaduje realizaci podmiňující investice.

### **1.11.2 Vyvolané investice**

V rámci stavby nejsou projektovány vyvolané investice.

### **1.11.3 Jiné investice**

Nejsou známy žádné jiné investice.

## **1.12 Seznam dotčených pozemků**

Podrobné informace o pozemcích pro umístění stavby, trvalých a dočasných záborech jsou uvedeny v samostatné části Geodetická dokumentace – Majetkoprávní část.

## 2. Celkový popis stavby

### 2.1 Základní charakteristika stavby

Cílem stavby je vybudování přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P1383 a zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu na dotčeném přejezdu.

Jedná se o trvalou stavbu.

Zařízení staveniště je umístěno na stávajících pozemcích dráhy.

### 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Z důvodu charakteru stavby – výstavba přejezdového zabezpečovacího zařízení – nedochází ke vzniku architektonicky významných objektů, nebo změně začlenění trati do území.

### 2.3 Celkové technické řešení

Předmětem stavby je železniční přejezd P1383 v km 39,830 trati Březnice – Strakonice. Stavba je umístěna na jednokolejně neelektrizované železniční trati regionálního významu.

Stávající železniční přejezd P1383 je vybaven pouze výstražnými kříži A32a. Jedná se o křížení se silnicí II. třídy č. 139.

Přejezd bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými prvky dle ČSN 34 2650 ed.2, s celými závory, s pozitivní signalizací a s přejezdníky (PZS 3ZBLI).

#### Základní kapacitní údaje

<b>Rozsah stavby</b>	
Začátek stavby	km 39,120
Konec stavby	km 40,824
<b>Délka stavby</b>	1 704 m
<b>Prostorová průchodnost</b>	Z-GC
<b>Traťová třída zatížení</b>	B2
<b>Maximální traťová rychlost</b>	50 km/h
<b>Zabezpečovací zařízení</b>	
Počet nově zabezpečených železničních přejezdů	1 ks
<b>Silnoprůdová technologie</b>	
Rozvody NN pro napájení PZS	1 ks
<b>Železniční svršek a spodek</b>	
Demontáž kolejí a výhybek v ŽST	50 m, 0 ks
Zřízení koleje a výhybek v ŽST	50 m, 0 ks
Odvodnění – trativody	17 m

Odvodnění – svodné potrubí	0 m
Odvodnění – šachty	2 ks
Odvodnění – vsakovací příkopy	90 m
<b>Železniční přejezdy</b>	
Stavební úpravy přejezdů	1 ks
<b>Pozemní komunikace</b>	
Zpevněné plochy	260 m <sup>2</sup>
<b>Pozemní objekty</b>	
Technologický objekt - nový	1 ks
Demolice objektů	0 ks

## 2.4 Bezbariérové užívání

Stavba se netýká přístupových komunikací a nástupišť. Z tohoto důvodu nejsou řešeny požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavbou je realizována nová přejezdová konstrukce na přejezdu P1383 a silnici II. třídy č. 139. Dále je stavbou realizována nová technologie pro přejezdové zabezpečovací zařízení v prostorách, které nejsou přístupné veřejnosti.

## 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

### Bezpečnost drážního provozu

Stavbou je realizováno zabezpečení železničního přejezdu P1383 v km 39,830.

### Energetické výpočty

Pro napájení nového PZS a RD bude navržena nová elektrická přípojka. Přípojka bude vedena z rozvaděče RO, který byl realizován stavbou čekárenských přístřešků do rozvaděče RP 1383 u reléového domku.

V souvislosti s přechodem řízení dopravy dle předpisu D3 na řízení dle předpisu D1 je požadováno napájet nejen PZS, ale celý technologický objekt pro budoucí technologii řízení dle D1. Z tohoto důvodu je předběžně počítáno s navýšením rezervovaného příkonu na 63 A.

Energetické výpočty jsou uvedeny v části D.2.3.6.

### Protikorozní ochrana

Problematika protikorozní ochrany není z důvodu charakteru a místa stavby v dokumentaci obsažena – rekonstrukce neelektrifikované dráhy, bez nově ukládaného vodivého potrubního vedení.

## 2.6 Základní popis technologických objektů

Součástí stavby nejsou obsaženy práce v rámci technologických objektů. Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi.

### **D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení**

#### **D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZS)**

##### **PS 11-01-31 Zabezpečení přejezdu v km 39,830**

#### **Stávající stav**

Přejezd P1383 je v současné době zabezpečen pouze výstražnými kříži A32a.

#### **Navrhovaný stav**

Přejezd P1383 v km 39,830 trati Březnice-Strakonice bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými prvky dle ČSN 34 2650 ed.2, s celými závorami, pozitivní signalizací a přejezdníky (PZS 3ZBLI).

Technologická část PZS bude umístěna v novém reléovém domku. Umístění RD bude v blízkosti přejezdu, mimo rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla a pro rychlost drážního vozidla 10 km/h dle čl. 7.3.4.ČSN 73 6380.

Diagnostické informace pro udržující zaměstnance budou začleněny do elektronického stavědla v ŽST Blatná. V ŽST Blatná bude z tohoto důvodu nutná výměna adresného softwaru SZZ. Vzhledem k vysokému množství přejezdů, jejichž informace o stavu přejezdu je přenášena do zařízení REMOTE 98 umístěného u výpravčího a dirigujícího dispečera v DK ŽST Blatná, a vzhledem k neustále se navýšujícímu počtu takto přenášených přejezdů, je potřeba na pracovišti výpravčího a dirigujícího dispečera v DK ŽST Blatná navýšit počet monitorů zařízení REMOTE 98 s kontrolou přejezdů, změnit maticové složení monitorů a celkovou ergonomii pracoviště výpravčího a dirigujícího dispečera.

Nové PZS bude směrem od Strakonice ovládáno automaticky, jízdou vlaku, pomocí nově doplněných čidel počítačů náprav. Spouštění výstrahy na přejezdu ve směru od začátku tratě bude realizováno pomocí rádiového ovládání.

Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem (zhášecí obvod) musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje vozovky.

Všechna nově instalovaná zařízení budou schváleného typu pro provoz na síti Správy železnic, s.o. V případě použití nezavedeného zařízení je třeba postupovat podle platné legislativy. Použité počítače náprav budou vyhovovat požadavkům pro preferované počítače náprav ČSN CLC/TS 50 238-3. Všechna instalovaná zařízení budou také v souladu s TNŽ 34 2620 (kap. 6.2.5).

Pro případ posunu v dopravně, bude zřízená skříňka pomocného stavědla s řadičem pro zapnutí výstrahy na přejezdu v km 39,830. Před začátkem posunu bude obsluhující zaměstnanec povinen tímto řadičem zapnout výstrahu na přejezdu a po ukončení posunu ji opětovně vypnout. V kolonce PSt bude umístěn také řadič výluky PZS v km 39,830.

Pro informování strojvedoucího o správné činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení budou nejméně na zábrzdnu vzdálenost zřízeny přejezdníky se žlutými odrazkami.

V lichém směru bude zřízen kmenový přejezdník X391 a opakovací přejezdník OX399, který bude v základním stavu dávat návěst otevřený přejezd dle čl. 3510 SŽDC D1.

V sudém směru bude zřízen přejezdník X406, který bude v základním stavu dávat návěst otevřený přejezd dle čl. 3510 SŽDC D1.

Diagnostické informace pro udržující zaměstnance budou začleněny do stávajícího diagnostického systému s možností dálkového dohledu. Informace budou načítány do záznamového zařízení a budou přenášeny také na pracoviště JOP v ŽST Blatná. Diagnostika PZS, včetně záznamového zařízení, musí být provedena podle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z č. j. 32 729/07-OP.

Délky přibližovacích úseků jsou vyprojektovány na rychlost 60 km/h v obou směrech.

Přenos indikací od přejezdu bude realizován po stávajícím vazebním kabelu s profilem 10XN. Přenos bude realizován po dvou žilách prostřednictvím přenosného zařízení v stávající větvy společně s dalšími přejezdy. Do kabelové trasy budou přiloženy tři trubky HDPE a nový kabel s dimenzí 10XN. Kabel bude naspojován na stávající kabel 10XN, který je položený od Strakonice do km 40,084. Trubky HDPE budou položeny až do km 40,824.

Přejezd bude osazen celkem dvěma výstražníky:

- A – vpravo od komunikace jeden stožár se dvěma výstražníky A1, A2 a závorou A. Oba výstražníky jsou určeny pro vozidla.
- B – vpravo od komunikace jeden stožár s jedním výstražníkem B a závorou B. Výstražník je určen pro vozidla.

Výstražníky budou osazeny celými závorami o délce:

- 7,5 m na stožáru výstražníku "A"
- 7,5 m na stožáru výstražníku "B"

Skříň výstražníku budou umístěny tak, aby jejich nejbližší okraj nebyl vzdálen více než 2 m od vnějšího okraje zpevněné části vozovky. Výstražné kříže na přejezdu budou zvýrazněny žlutým reflexním orámováním.

## 2.7 Základní popis stavebních objektů

Součástí stavby nejsou obsaženy práce v rámci technologických objektů. Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi.

### D.2.1 Inženýrské objekty

#### D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

**SO 11-10-01 Železniční svršek**

**SO 11-11-01 Železniční spodek**

#### Stávající stav

Železniční přejezd P1383 leží v blízkosti stávající výhybky č. 4sv dopravní D3 Radomyšl. Kolejové pole mezi přejezdem a výhybkou č. 4sv je tvořeno kolejnicemi tvaru S49 na dřevěných pražcích a kolejové pole dále směrem na Strakonice je tvořeno kolejnicemi tvaru S49 na betonových pražcích.

Výhybka č. 4sv je osazena samovratným přestavíkem a má nainstalované EO.V. Pražce výhybky jsou dřevěné a jsou v nevyhovujícím technickém stavu. Výhybka je odvodněna podzemním odvodněním, které je vyústěno vlevo za přejezdem P1383.

Dojde k demontáži koleje a pražcového podloží v prostoru od začátku výhybky č. 4sv v km 39,830 869 do začátku oblouku v km 39,862 684. V koleji bude použit materiál nový a zbývající využitelný materiál bude předán zpět ST.

V souladu s OTP Kamenivo pro kolejové lože (č.j.59 110/2001 – O13) a s předpisem S3 bude dle stavu vytěženého kolejového lože navržena jeho recyklace.

### **Navrhovaný stav**

#### **Železniční svršek**

Konstrukce železničního svršku navržena touto projektovou dokumentací zajišťuje bezpečnou jízdu vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu a nejvyšší traťové rychlosti. Konstrukce koleje je navržena jako bezстыková.

Rekonstrukce železničního svršku a spodku proběhne mezi koncem výhybky č. 3sv v km 39,830 869 (původně výhybka č. 4sv) a začátkem oblouku (koncem přechodnice) v km 39,862 684. Délka rekonstruovaného úseku je 31, 815 m.

V rekonstruovaném úseku je navržen nový železniční svršek z kolejnic tvaru 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích délky 2,6 m min. hmotnosti 300 kg a rozdělení „u“. Za betonové budou vyměněny pouze krátké výhybkové pražce, které se nacházejí až za koncem výhybky – výhybkové a dlouhé výhybkové pražce budou vyměněny za dřevěné.

Pro napojení svršku 49E1 a T je navrženo použití přechodových kolejnic, případně přechodového svaru.

Pro navázání na stávající úseky koleje se uvažuje se směrovým a výškovým vyrovnáním. V koleji č. 2 od konce výhybky č. 3sv v km 39,804 385 do začátku oblouku v km 39,759 887. V traťové koleji směr Strakonice bude provedeno směrové a výškové vyrovnání v délce 50 m od začátku oblouku v km 39,862 684.

V rekonstruovaném úseku dojde k rekonstrukci kolejového lože. Kolejové lože bude zřízeno z nezvětralého drceného kameniva frakce 31,5/63 mm. Kolejové lože je navrženo jako otevřené. Tloušťka kolejového lože je navržena minimálně 0,35 m pod ložnou plochou pražce.

Po stranách koleje budou zřízeny drážní stezky ze štěrkodrti frakce 4/16 mm. Minimální šířka stezky je 0,40 m.

V celé dopravně bude zřízena bezстыková kolej.

#### **Železniční spodek**

V celém úseku je navržena levostranně ukloněná pláň tělesa železničního spodku se sklonem 5 % o šířce 3,1 m od osy koleje.

Tloušťka kolejového lože je navržena minimálně 0,35 m pod ložnou plochou pražce.

Návrh konstrukce pražcového podloží vychází z předpisu S4.

V rámci projektu je v rekonstruovaném úseku koleje navržena konstrukce pražcového podloží typ 3.1 dle vzorových listů. Konstrukce je totožná se souběžným projektem „Rekonstrukce nástupiště u koleje č. 1 v dopravně Radomyšl“.

V prostoru přejezdu bude využit systém odvodnění pomocí nově zřízeného trativodu, na který bude napojen stávající trativod u výhybky č. 3sv (původní výhybky č. 4sv). Trativod bude vyústěn do nového zpevně-



ného příkopu po levé straně železničního tělesa, kterým bude voda odvedena až do vodního toku Petrovic-  
kého potoka. Zemní pláň bude v celém rekonstruovaném úseku levostranně skloněna se sklonem 5 %.

Do objektu železničního svršku a spodku jsou zahrnuty demolice objektů menšího rozsahu, zejména pak zbytky betonových základů skryté pod terénem.

#### **D.2.1.3 Železniční přejezdy**

##### **SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce**

###### **Stávající stav**

Železniční přejezd P1383 leží v blízkosti stávající výhybky č. 4sv dopravní D3 Radomyšl. Kolejové pole mezi přejezdem a výhybkou č. 4sv je tvořeno kolejnicemi tvaru S49 na dřevěných pražcích a kolejové pole dále směrem na Strakonice je tvořeno kolejnicemi tvaru S49 na betonových pražcích.

Železniční přejezd P1383 se nachází na traťovém úseku 0431 Březnice – Strakonice v ev. km 39,830. Jedná se o jednokolejné křížení se silnicí II. třídy č. 139. Traťová rychlost v místě přejezdu je 40 km/h a přejezd se nachází v přímé. Přejezd je zabezpečen výstražným křížem.

Úhel křížení přejezdu je 70°. Šířka přejezdu je 5,85 m. Přejezdová konstrukce je řešena asfaltovou zálivkou. Maximální rychlost na pozemní komunikaci v místě přejezdu je 30 km/h. Padesátirázové intenzity dopravy v místě přejezdu činí 91 voz./h z toho je 12 voz./h těžké nákladní dopravy.

###### **Navrhovaný stav**

Poloha železničního přejezdu zůstává zachována. Traťová rychlost zůstává 40 km/h. U přejezdu dojde k narovnání úhlu křížení na normovou hodnotu 75°. Nová šířka přejezdu bude 7,2 m.

###### ***Přejezdová konstrukce***

Konstrukce přejezdu bude tvořena z celopryžových panelů bez spojovacích tyčí na celopryžových závěrných zídkách tvaru T. Délka vnějších i vnitřních panelů bude 1,2 m. Šířka vnějších přejezdových panelů bude 0,85 m. Pro stavbu je použito celkem 12 vnějších panelů a 6 vnitřních panelů. Závěrná zídka pro ukládání vnějších panelů přejezdových konstrukcí je uložena cementovou maltou MC 10 na podkladní blok z monolitického betonu B 35 vyztuženého kari sítí, který je položen na beto-nový základ C8/10 tl. 100 mm. Přejezdová konstrukce musí být v případě provádění údržby GPK snadno a rychle rozebíratelná.

V prostoru přejezdu bude využit systém odvodnění pomocí nově zřízeného trativodu, na který bude napojen stávající trativod u výhybky č. 3sv (původní výhybky č. 4sv). Trativod bude vyústěn do nového zpevněného příkopu po levé straně železničního tělesa, kterým bude voda odvedena až do vodního toku Petrovic-  
kého potoka. Zemní pláň bude v celém rekonstruovaném úseku levostranně skloněna se sklonem 5 %.

Do objektu železničního přejezdu je zahrnuta demolice stávajícího povrchu vozovky v dotčeném úseku a demolice objektů menšího rozsahu, zejména pak zbytky betonových základů skryté pod terénem.

###### ***Pozemní komunikace***

Navázání na stávající pozemní komunikaci bude provedeno v délce 37,7 m vlevo od křížení osy koleje s pozemní komunikací a v délce 9,5 m vpravo od křížení osy koleje s pozemní komunikací.

Během prací na železničním svršku a spodku dojde ke snesení stávající vozovky. Hloubka odstraňovaných vozovkových vrstev je cca 0,47 m.

Zemní práce spočívají v odkopávce, přemístění a uložení přebytečného odstraněného krytu ze staveniště a uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a pozemní komunikace.

Směrové vedení pozemní komunikace je ovlivněno úpravou úhlu křížení železničního přejezdu na normovou hodnotu 75°. Navázání na stávající stav je provedeno na straně ve směru k obci Osek pomocí dvou protisměrných oblouků o poloměru 50 m a 100 m. Volná šířka komunikace je 6,00 m, krajnice je uvažována šířky 0,5 m po obou stranách komunikace.

Z hlediska sklonových poměrů splňuje navržený průběh nivelety komunikace podmínky ČSN 73 6380 pro rekonstrukce stávajících přejezdů. Komunikace na levé straně směrem k přejezdu stoupá se sklonem 3,4 %. Na přejezdu je bez sklonu díky nulovému převýšení kolejnicových pásů. Na pravé straně směrem od přejezdu stoupá se sklonem 1,8 %. Zaoblení lomů sklonu je provedeno dle ČSN 73 6380 se zakružovacími poloměry 50 m.

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 Navrhování pozemních komunikací v tl. 470 mm, návrhové úrovně porušení D1 (stupeň porušení na konci životnosti <5 % konstrukčních poruch) s třídou dopravního zatížení IV (do 440 TNV / 24 hod).

Odvodnění prostoru pozemní komunikace bude řešeno pomocí příčného střežovitěho sklonu.

### **Dopravní značení**

V rámci stavby bude doplněno svislé dopravní značení podél pozemní komunikace. Návěstní desky (dopravní značky A 31a, A 31b a A 31c) budou doplněny také na druhou stranu pozemní komunikace. Dopravní značka A 30 Železniční přejezd bez závor umístěná na sloupku společně s dopravní značkou A 31a Návěstní deska (240 m) bude nahrazena dopravní značkou A 29 Železniční přejezd se závorami.

### **D.2.3 Trakční a energetická zařízení**

#### **D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

##### **SO 11-86-01 Přípojka nn pro napájení RD**

#### **Stávající stav**

Přejezd P1383 v současné době není vybaven přípojkou elektrické energie.

#### **Navrhovaný stav**

Pro napájení nového PZS a RD bude navržena nová elektrická přípojka o délce cca 104 m. Přípojka bude vedena z rozvaděče RO, který byl realizován stavbou čekárenských přístřešků do rozvaděče RP 1383 u reléového domku.

Napájení přejezdu bude realizováno přípojkou z rozvodu NN v ŽST Radomyšl, 3NPE 230 V – TN-C v souladu s TKP Správy železnic s. o. Příkon přípojky bude dimenzován s rezervou pro doplnění technologického domku o staniční zabezpečovací zařízení, které je součástí jiné stavby. Přípojka bude ukončena v nově vybudované přístrojové skříni pro přejezdy společně s venkovním telefonním objektem a skříňkou místní obsluhy. Skříň bude umístěna v blízkosti RD. Pro napájení přejezdu je navržena přípojka 230 V, soustava TN-C, jištěná jističem B/25 A. Bude instalována zásuvka pro připojení záložního zdroje.

V souvislosti s přechodem řízení dopravy dle předpisu D3 na řízení dle předpisu D1 je požadováno napájet nejen PZS, ale celý technologický objekt pro budoucí technologii řízení dle D1. Z tohoto důvodu je předběžně počítáno s navýšením rezervovaného příkonu na 63 A.

## 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Realizace a provoz navrženého řešení nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany. Je však nutné, aby během výstavby zůstal zachován přístup pro záchranná vozidla Požární ochrany. Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci ve znění pozdějších předpisů.

V rámci přípravy a realizace stavby je nutné respektovat nový předpis SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic s účinností od 9. prosince 2020.

Při provádění řezání - dělení materiálu, při jeho svařování či při pracích s využitím otevřeného ohně musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zhotovitel stavby zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a stanovená bezpečnostní opatření vyplývající z tohoto Řádu.

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu všechny doklady k technologickým objektům, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného výrobcem technologického objektu.

Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude ve vztahu k předpokládanému tepelnému namáhání při vnějším požáru doloženo zejména:

a) Hodnoty požární odolnosti - nejméně:

- podlaha: požární odolnost REI 30 minut
- stěna: požární odolnost REI 30 minut
- strop: požární odolnost REI 30 minut
- dveře: požární odolnost EI 30 DP1

- Konstrukční systém – nehořlavý, popř. smíšený s obvodovými konstrukcemi DP1.

- Vnější zateplení objektu bude navrženo v souladu s normou ČSN 73 0810. Ucelená soustava vnějšího zateplení vykazuje třídu reakce na oheň A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1+A1 (index šíření plamene  $i_s = 0$  mm/min).

b) Chování při vnějším požáru:

- 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).“

Dále je nutné respektovat podmínky provozování uvedené níže:

- a) Okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1m (např. betonová dlažba a štěrk uložený na fólii či textilií) z důvodu prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých látek.
- b) Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO<sub>2</sub>) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, resp. práškový s hasící schopností min. 34 A.
- c) Při zařizování technologického domku a při jeho vlastním provozu, je nutno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení i jiných topných spotřebičů od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č.23/2008Sb. ve znění p.p., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3:2010.

- d) Zhotovitel stavby odpovídá za předání úplné dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením vztahující se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.“

Pokud bude do technologického objektu vstupováno z kabelovodu, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami nejvýše EI 60. Pokud bude kabelové vedení zaústěno do objektu přímo z okolního terénu, požaduje se utěsnit tyto prostupy zejména proti průniku zemní vlhkosti, bez nároků na požární odolnost.

Konstrukce (bez požárně dělicí funkce), ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělicími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.

Prostupy rozvodů a instalací požárně dělicí konstrukcí musí být utěsněny v souladu s požadavky ČSN 73 0810. Požární ucpávky budou označeny 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.

Z označení ucpávek štítkem musí být patrné její umístění a musí souhlasit s označením v dokumentaci skutečného provedení stavby. Budou-li prostupy zakryty konstrukcí, bude v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením. Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (požární ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce.

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 bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.“

## 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci stavby bude řešen nový technologický objekt. Jedná se o novostavbu technologického objektu pro umístění vnitřní technologie přejezdu a plánované umístění technologie staničního zabezpečovacího zařízení v souvislosti s přechodem řízení dopravy předmětné trati dle předpisu D3 na řízení dle předpisu D1.

Objekt bude postaven z materiálů, které budou splňovat požadavky vyhlášek a norem, především pak ČSN 73 0540 Tepelná ochrana budov, vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a zákona 406/2006 Sb., o hospodaření energií.

## 2.10 Hygienické řešení, požadavky na pracovní prostředí

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní

prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů.

Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně proškoleni.

## **2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

### **2.11.1 Radon**

Podle mapy radonového rizika je radonový index celého úseku železniční trati předmětné stavby nízký (1).

Stavbou jsou navrhovány nové pozemní stavby – nových čekárenských přístřešků.

### **2.11.2 Seismická aktivita**

Dle mapy seismických oblastí vytvořené geofyzikálním ústavem Akademie věd ČR je možné očekávat v celém úseku rekonstrukce mostu v km 4,355 maximální intenzitu zemětřesení do stupně 5. Z hlediska makroseismické stupnice MSK-64.

Z hlediska ČSN EN1998-1 (Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení, část 1 (Obecná pravidla) je možno širší oblast zájmového území klasifikovat jako oblast s referenčním špičkovým zrychlením základové půdy agR (návrhové zrychlení základové půdy) odpovídající podloží typu A v hodnotě 0,2 – 0,6 g.

Z hlediska charakteru stavby, kdy nevznikají žádné nové objekty s požadavky na odolnost proti zemětřesení, se žádná opatření nenavrhují.

### **2.11.3 Poddolovaná území**

Dle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

### **2.11.4 Chráněná ložisková území**

V předmětném úseku se nenachází ložiska nerostných surovin.

### **3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu**

#### **3.1 Napojovací místa technické infrastruktury,**

V rámci stavby nedochází k novému napojení na místa technické infrastruktury. Pro napájení nového PZS a RD bude navržena nová elektrická přípojka, která bude vedena ze stávajícího rozvaděče RO, který byl realizován v roce 2020 stavbou čekárenských přístřešků.

#### **3.2 Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,**

Není řešeno.

#### **3.3 Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.**

Není řešeno.

## 4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii

Železniční trať Březnice – Strakonice je jednokolejná regionální trať č. 716B (dle TTP) a č. 203 (dle KJŘ) s nezávislou trakční soustavou. Délka traťového úseku 48,3 km.

Následující technické údaje byly vyčteny z Tabulek traťových poměrů (dále jen TTP):

- zábrzdná vzdálenost 400 m,
- nejvyšší povolená traťová rychlost 50 km/h,
- normativ délky vlaků osobní dopravy 40 m,
- normativ délky vlaků nákladní dopravy 84 m.

Zabezpečovací zařízení není zřízeno v celém traťovém úseku a ani v dotčených dopravních D3. Dopravny určené „Prováděcím nařízením k předpisu SŽDC D3“ (PND3) k předjíždění, křížování a dostižení vlaků jsou Bělčice, Sedlice, Radomyšl. Výhybky č. 2 a 4 v dopravně D3 Radomyšl jsou vybaveny světelnými návěstidly výhybek se samovratnými přestavníky. Dále jsou tyto výhybky vybaveny EOv. Výhybky č. 1 a 3 jsou vybaveny pouze výměnovými zámky.

Organizování drážní dopravy se provádí podle předpisu SŽDC D3. Sídlem dirigujícího dispečera je ŽST Blatná, která je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie obsluhovaným z jednotného obslužného pracoviště (JOP).

Na trati Březnice – Strakonice se připravuje přechod řízení dopravy dle předpisu D3 na řízení dle předpisu D1. Předběžný datum výluky a přechodu předmětného úseku stavby je srpen - září roku 2022.

V dopravně D3 Radomyšl došlo v roce 2020 k výstavbě nástupiště u dopravní koleje č. 2 s centrálním přechodem na nástupiště u dopravní koleje č. 1. Délka nástupiště je 60 m s výškou 550 m nad temenem kolejnice.

V souběhu s rekonstrukcí přejezdu bude v roce 2022 stavbou „Rekonstrukce nástupiště u koleje č. 1 v dopravně Radomyšl“ probíhat rekonstrukce nástupiště u koleje č. 1. Obě stavby jsou koordinovány.

Centrální přechod a nepřenositelná návěstidla s návěstí „Místo zastavení“ zajistí bezpečný přístup cestujících veřejnosti na nástupiště u koleje č. 1.

**Staniční dopravní technologie v dopravně D3 Radomyšl nebude rekonstrukcí přejezdu P1383 zásadně ovlivněna. Strojvedoucí vlaku bude mít nově povinnost před odjezdem z dopravní Radomyšl ve směru Strakonice k uzavření přejezdu v km 39,830 pomocí pageru. Podrobný popis obsluhy je uveden v části D.1.1.3.1.101 v kapitole 2.**



## **5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

### **5.1 Terénní úpravy**

Terénní úpravy většího rozsahu se v rámci stavby nenavrhují. Menší terénní úpravy jsou navrženy pouze v souvislosti s umístěním reléového domku u přejezdu.

### **5.2 Použité vegetační prvky**

V rámci stavby není třeba využívat vegetační prvky v technickém návrhu.

### **5.3 Biotechnická, protikorozní opatření**

V rámci stavby nejsou vzhledem k rozsahu navrhována protikorozní opatření

## 6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

V řešeném území převládá zemědělské využití krajiny, přesto je krajina prostoupena řadou malých a velkých přírodě blízkých ploch, které dodávají krajině dynamický a nevšední ráz a zároveň utváří v celku stabilní funkční krajinu.

### 6.1.1 Vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).
- Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

V dotčeném území se nenachází lokality chráněné v rámci NATURY 2000. Nejbližší evropsky významná lokalita „Újezdec“, „Blatná“ je od území stavby cca 6 km daleko. Nejbližší Ptačí oblast (Křivoklátsko) resp. Údolí Otavy a Vltavy je potom vzdálena přes 50 km.

### 6.1.2 Nadregionální úroveň ÚSES

Biokoridor nadregionálního významu

NBK 113 Biokoridor prochází kulturními lesními porosty na svazích vrchu Chlum a Sedlina v členité pahorkatině JV od Radomyšli.

NBK 116 Biokoridor tvoří údolní partie úzké nivy a přilehlého prudkého zalesněného svahu zaříznutého údolím Brložského potoka v pahorkatině V od Lažan

Oba NBK jsou vzdáleny cca 10 km od předmětné stavby.

### 6.1.3 Regionální úroveň ÚSES

Do stavby nezasahují regionální biokoridory resp. bio centra.

### 6.1.4 Lokální úroveň ÚSES

Lokální systémy ES, a to jak hygrofilní, tak i mezofilní, doplňují vesměs sítě vyšších hierarchií do požadované základní prostorové skladby.

- LBC 220 Vražda – sousedící s předmětnou stavbou
- LBC 216 - Vršky – cca 1km od předmětné stavby
- LBK 439 – Radomyšlský potok a Brůdek – v souběhu se stávající železniční tratí.

Předmětná stavba nemá negativní vliv na okolní životní prostředí. Dle platné legislativy předmětná stavba nepodléhá posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

## 6.2 Vliv na zeleň

Zeleň je v stavbou vymezeném území zastoupena náletovými dřevinami ve formě lemů železniční trati. Křoviny k odstranění se nacházejí v okolí reléového domku. V tomto místě dojde ke kácení vzrostlého stromu. Nedojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les o obvodu kmene větším než 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí. Kácení bude probíhat v období vegetačního klidu (cca říjen – březen). Soupis dřevin určených ke kácení je uveden v příloze této zprávy.

V souladu s kap. VII druhé části Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně (aktuální znění z roku 2021, SŽ MP č.j.: 8611/2021-SŽ-GŘ-O15) bude požádáno o provedení kácení OŘ Plzeň v předstihu před zahájením realizace stavby.

## 6.3 Biologické hodnocení

Pro biologické hodnocení byly k dispozici data z NDOP na základě, kterého byl stanoven potenciál hodnoceného území.

Z hodnocení vyplývá, že realizací stavby nedojde k likvidaci biologicky cenných biotopů. Závažné zásahy do chráněných zájmů se vzhledem k charakteru stavby nepředpokládají.

Výstavba negativně neovlivní žádný prvek ÚSES, VKP.

## 6.4 Odpadové hospodářství

Při provádění stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle příslušné legislativy platné na úseku odpadového hospodářství.

Níže je určeno předpokládané množství odpadů, které vzniknou při realizaci předmětné stavby. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou, popřípadě jsou navrženy možnosti odstranění odpadů.

Není v kompetenci projektanta závazně dojednat uložení odpadu nebo konkrétní ceny za jeho odstraňování.

### 6.4.1 Legislativa zabývající se odpady

Projektová dokumentace je zpracována dle platných právních předpisů zabývajících se odpadovým hospodářstvím. Jako základ se jedná o zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech v aktuálním znění.

Povinnosti původců odpadů stanovuje § 16 – § 20 výše uvedeného zákona o odpadech:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií dle § 6,
- zajistit přednostní využití odpadů,
- odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů dle § 7 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat odpady utříděně podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidencí.

- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady,
- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství.

**Poznámka:**

**Bude určen odpovědný pracovník, který bude odborně způsobilý a bude zajišťovat odborné nakládání s odpady. Tato osoba bude zastupovat původce odpadu (zhotovitele) při jednání s orgány státní správy.**

- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

Upozorňujeme na skutečnost, že povinností původce odpadu (zhotovitele) je zabezpečit veškeré nakládání s odpady podle platných zákonů v době realizace stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy. Způsob nakládání s odpady bude původce odpadu (zhotovitel) stavby dokladovat při kolaudaci stavby.

#### **6.4.2 Množství vyzískaných materiálů a možnosti jejich využití nebo odstranění**

Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů byl zpracován seznam odpadů ze stavby, vycházející z plánovaných prací a vztahující se k jednotlivým provozním souborům (dále jen PS) a stavebním objektům (dále jen SO). Jedná se především o výkopovou zeminu, štěrk ze železničního svršku, stavební suť a beton z demolic, vybouraný asfaltový beton, demontované kovové konstrukce, smýcené keře a kácené stromy z prostoru staveniště.

Konkrétní množství odpadů z jednotlivých PS a SO jsou doložena na závěr této kapitoly.

##### **6.4.2.1 Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu**

**/kód odpadu 17 03 02 – Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 – kat. O/**

Nejvýznamnější množství těchto odpadů bude vznikat při demolic a úpravě pozemní komunikace. Odpady kategorie ostatní lze po úpravě v příslušném zařízení recyklovat (využít) a to jak na vlastní stavbě, tak i na jiných stavbách, za předpokladu splnění podmínek na příslušné suroviny. Pro nakládání s tímto odpadem není nutné stanovit zvláštní požadavky, mimo požadavku na zabránění nadměrné prašnosti.

Vzhledem k tomu, že se v minulosti při realizaci povrchů vozovek používaly asfaltové směsi s příměsí dehtu, mohl by být za těchto okolností odpad z upravovaných objektů při realizaci stavby kontaminován těmito látkami. Toto je třeba prověřit a v případě zjištěné kontaminace bude odpad dodatečně přeřazen pod katalogové číslo 17 03 01- Asfaltové směsi obsahující dehet – kat. „N“ a dále s ním bylo nakládáno v režimu odpadu nebezpečný. Pro nakládání s nebezpečným odpadem je nutné si zajistit povolení příslušného orgánu státní správy.

*Od 24. 5. 2019 je platná vyhláška č.130/2019 Sb., která stanovuje kritéria, při jejichž splnění je možné s asfaltovými směsmi nakládat jako s vedlejším produktem a za jakých podmínek přestávají být odpadem.*

**Celkové množství vybouraného betonu ze stavby činí cca 75,5 t.**

##### **6.4.2.2 Stavební suť**

**/kód odpadu 17 01 02 - Cihly, kategorie O, kategorie odpadu O/**

Stavební suť bude přednostně recyklována v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů (odvoz např. do recyklačního střediska stavebních odpadů).

Stavební suť určená k recyklaci musí splňovat podmínky stanovené vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

***Celkové množství stavební suti činí cca 0 t.***

#### **6.4.2.3 Výkopová zemina**

***/kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O/***

Na základě § 2 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se tento zákon nevztahuje na nakládání s nekontaminovanou zemínou a jiným přírodním materiálem vytěženým během stavební činnosti, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen.

Výkopová zemina v souvislosti s realizací stavby vznikne zejména z úprav a obnovy železničního spodku, z výkopů kabelových tras apod.

***Celkové množství výkopové zeminy zařazené do I. třídy těžitelnosti činí cca 1110,4 t, do II. třídy těžitelnosti činí cca 0 t. Výkopovou zeminu bude možné využít v předmětné stavbě.***

Lze očekávat, že část výkopových zemin (jedná se zejména o zeminu pod úrovní pláň tělesa železničního spodku) nebude splňovat limitní hodnoty pro využití na povrchu terénu (tyto zeminy mohou obsahovat nadlimitní hodnoty zejména arzenu, PAU a uhlovodíků C10 - C40).

S přebytečnou výkopovou zeminou bude proto nakládáno v závislosti na míře znečištění. Pokud na základě provedených rozborů bude splňovat podmínky pro využívání odpadů na povrchu terénu, které jsou stanoveny v § 12 a v příloze č. 11 vyhlášky MŽP ČR č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, bude ji možné využít k terénním úpravám nebo na rekultivace lidskou činností postižených pozemků v zájmovém území stavby.

V případě, že nebude vyhovovat podmínkám pro využívání odpadů na povrchu terénu, bude odstraněna (v závislosti na míře znečištění) na příslušné skládce odpadů (např. Lom v Pohledu).

Zhotovitel stavby odpovídá za dodržení podmínek stanovených platnou legislativou a požadavků příslušného orgánu státní správy.

#### **6.4.2.4 Smýčená dřevní hmota**

***/kód odpadu 20 02 01 - Biologicky rozložitelný odpad, kategorie odpadu O/***

Jedná se o pokácené stromy, smýčené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo (doporučení - kmeny stromů a silnější větve budou nařezány a nabídnuty k prodeji právnickým nebo fyzickým osobám k využití jako palivové dřevo vhodné na otop do kamen, kotlů na dřevo, krbů a krbových kamen).

Poznámka:

V případě, že kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo k prodeji právnickým nebo fyzickým osobám, nebude výše uvedený způsob nakládání s pokácenými stromy z prostoru staveniště podléhat zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Smýčené keře a náletové dřeviny lze zpracovat štěpkovačem, s následným využitím dřevní štěrpy jako suroviny skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad (dřevní štěrpy) využít v nejbližší kompostárně (např. kompostárna v k.ú. Růžodol, viz příloha č. 4, tabulka č. 3), lze jej využít v zařízení na energetické využívání odpadů.

***Celkové množství smýčené zeleně, včetně pařezů, činí cca 11 t.***

Podrobná specifikace kácené zeleně (pasportizace kácené zeleně - druhová skladba, rozdělení dle katastrálních území, zákres, apod.) bude součástí dalších stupňů projektové dokumentace.

Spalování dřevní hmoty na veřejném prostranství není v souladu s platnou legislativou povoleno (zákon o odpadech, zákon o ovzduší). V případě porušení zákazu je pokutováno.

## 6.5 Železniční pražce

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci SŽDC s.o. Pražce, které svou kvalitou již nevyhovují konstrukci železničního svršku, je nutné odstranit na základě požadavků SŽDC, s.o. Pražce s odpovídající kvalitou mohou být znovu využity na údržbu a opravy železničního svršku.

Stávající železniční svršek bude snesen a o jeho dalším využití bude rozhodnuto na základě kategorizace svrškového materiálu (v souladu s předpisem SŽDC „S3, díl XV - Vyzískaný materiál železničního svršku“), která se zpracovává před realizací stavby a přesně vyhodnocuje konkrétní stav vyzískaného materiálu (nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem ze dne 7.1. 2013). V následujících kapitolách je popsán způsob nakládání s vyřazenými pražci, které bude možno využívat nebo odstraňovat teprve na základě rozhodnutí SŽDC s.o.

### 6.5.1 Betonové pražce

**/kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie odpadu O/.**

Nepoužitelné a vyřazené betonové pražce budou přednostně recyklovány na drtícím zařízení (odvoz např. do recyklačního střediska stavebních).

***Celkový počet betonových pražců činí 11,4 t.***

### 6.5.2 Dřevěné pražce a mostnice

**/kód odpadu 17 02 04\* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie odpadu N/**

Dřevěné pražce/mostnice nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce/mostnice 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 nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

***Celkový počet dřevěných pražců činí 14,1 t.***

Poznámka:

Použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a). Zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby).

## 6.6 Štěrkové lože ze železničního svršku

Materiál štěrkového lože v současnosti nevyhovuje z hlediska únosnosti, mechanických vlastností i z hlediska kvality materiálu. Tento materiál bude recyklován.

V dokumentaci je uvažováno s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože (recyklátu) v souladu s Obecnými technickými podmínkami "Kamenivo pro kolejové lože" (č. j. 59 110/2004-O13 z 23.8. 2004, ve

znění změny č.1 č.j. 23.155/06-OP z 31.7.2006 s účinností od 1.8.2006) a s předpisem SŽDC „S3, díl X - Kolejové lože a jeho uspořádání“.

### 6.6.1 Recyklace, recyklační plocha

Před odtěžením štěrku z trati budou z daného úseku odebrány vzorky pro stanovení kontaminace štěrkového lože. Odběrům budou přítomni zástupci SŽDC s.o., pověřená osoba dle zákona o odpadech, zhotovitel stavby a zástupci orgánů státní správy. Podle výsledků chemických analýz bude upřesněno další nakládání se štěrkovým ložem.

Vzhledem k množství vytěženého štěrkového lože není předpokládáno s jeho recyklací.

### 6.6.2 Podsítné

**/kód odpadu 17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O/**

Jedná se o kamenivo nevyhovující frakce (0-8 mm). Jde o úlomky štěrku, drobného kameniva, příměsi prachu, minerálních i organických částic. Na tyto složky jsou v převážné míře vázány škodlivé látky obsažené v železničním svršku. Je nutné s tímto materiálem nakládat v závislosti na míře znečištění.

V projektové dokumentaci je uvažováno s uložením podsítného na skládce skupiny S - ostatní odpad (viz příloha č. 4, tabulka č. 5).

***Podsítné činí z celkového objemu odtěženého štěrkového lože cca 220,5 t.***

### 6.6.3 Štěrkové lože kontaminované

**/kód odpadu 17 05 07\* - Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N/**

Pod katalogové číslo 17 05 07\* Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky je možné zakategorizovat železniční svršek z oblastí pod výhybkovými výměnami a místa stání hnacích jednotek kolejových vozidel, příp. odstavných kolejí.

V celém úseku stavby bylo provedeno místní šetření za účelem vymezení povrchové kontaminace stávajícího štěrkového lože. Štěrkové lože kontaminované bylo lokalizováno:

- ve výhybkách - odtěžení kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučeno pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 m<sup>3</sup>.

***Celkové množství kontaminovaného štěrkového lože ze stavby činí cca 0 t.***

Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (zejména ropné uhlovodíky) bude odstraněn na příslušné skládce odpadů.

## 6.7 Ostatní odpady

S následujícími materiály a zařízeními, které jsou majetkem SŽDC s.o./ČD a.s., bude nakládáno na základě rozhodnutí SŽDC s.o./ČD a.s. Jedná se o:

- Pryžové podložky /kód odpadu 07 02 99 - Odpady blíže neurčené, kategorie odpadu O/ - cca 0,05 t
- Polyetylenové podložky /kód odpadu 17 02 03 - Plasty, kategorie odpadu O/ - cca 0,03 t



V případě, že výše uvedené materiály a zařízení nebudou nadále využitelné pro potřeby SŽDC s.o./ČD a.s., stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno na základě požadavků platné legislativy v odpadovém hospodářství.

## 6.8 Nebezpečný odpad

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech (§ 4 odst. 1) písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad kraje Vysočina. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností (Židlochovice). Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Při realizaci předmětné stavby vzniknou následující nebezpečné odpady:

- Dřevěné železniční pražce (61,1t, kód odpadu 17 02 04\* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné).

Nakládání s tímto odpadem je popsáno v kapitole 4.4.2.

- Štěrkové lože kontaminované (cca 80 t, kód odpadu 17 05 07\* - Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky).

Nakládání s tímto odpadem je popsáno v kapitole 4.8.3.

Dále mohou na stavbě vzniknout nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení zhotovitele (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

## **7. Ochrana obyvatelstva**

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva nejsou specifikovány.

## **8. Zásady organizace výstavby**

Podrobný rozbor stavebních postupů a celkové koncepce ZOV je uveden v samostatné části dokumentace B. 8 Zásady organizace výstavby.

## **9. Celkové vodohospodářské řešení**

Stavba nevyvolá zásadní změnu odtokových poměrů v dané lokalitě.

V prostoru železničního přejezdu bude využit systém odvodnění pomocí nově zřízeného trativodu, na který bude napojen stávající trativod u výhybky č. 3sv (původní výhybky č. 4sv). Trativod bude vyústěn do nového zpevněného příkopu po levé straně železničního tělesa, kterým bude voda odvedena až do vodního toku Petrovického potoka. Zemní plán bude v celém rekonstruovaném úseku levostranně skloněna se sklonem 5 %.

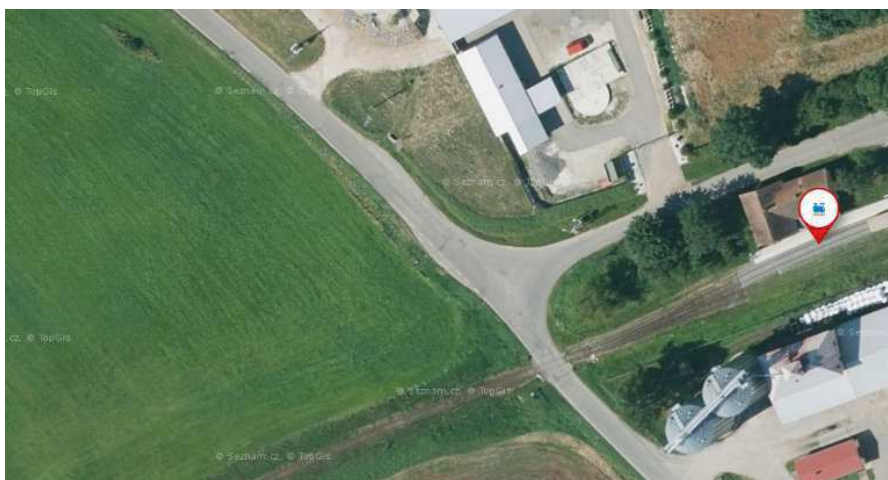
Souhrnnou technickou zpracoval:

**Ing. Stanislav Rýznar**

## 10. Příloha - Soupis dřevin určených ke kácení

### 10.1 Charakteristika území

Stavba **Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1383 v km 39,830 trati Březnice-Strakonice** se nachází na stávající dopravní infrastruktuře a na stávajících pozemcích provozovatele dráhy. Výběr stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, ve kterém je požadována rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1383 v km 39,830 trati Březnice-Strakonice v dopravně D3 Radomyšl. Stavební pozemek je definován místem stavby (rekonstrukce přejezdu, umístění nového reléového domku a kabelové trasy). Nachází se na okraji obce, v nadmořské výšce cca 465 m. n. m a je rovinatý.



### 10.2 Charakteristika dřevin

Předmětem průzkumu je jeden strom rostoucí v těsné blízkosti železničního přejezdu. Jedná se o ořešák královský. Roste na pozemku p. č. 1431, k. ú. Radomyšl, jedná se o solitéru. Popis dřeviny se nachází v příloze tabulce kácených dřevin.

Sadovnická hodnota je při použité metodice hodnocení chápána jako výsledná hodnota zahrnující:

- hodnocení vitality
- hodnocení zdravotního stavu
- hodnocení pěstební perspektivy a vybraných kompozičních vlastností jedince

Sadovnická hodnota	Popis a charakteristika jedince
1	velmi hodnotný strom, typický vzhled a charakteristické znaky příslušného taxonu, pěstebně a kompozičně plnohodnotný
2	nadprůměrně hodnotný strom, plně odpovídající pěstebním a kompozičním potřebám, strom plně vitální, zdravý
3	průměrně hodnotný strom s předpokladem dlouhodobé existence, případně se sníženou vitalitou a zdravotním stavem, pěstebně nebo kompozičně využitelný
4	podprůměrně hodnotný strom obvykle s předpokladem poměrně krátkodobé existence. Pěstebně a kompozičně neperspektivní jedinec.
5	velmi málo hodnotný strom, jedinci odumírají nebo odumřelí

### 10.3 Přípravné práce

Vzhledem k rozsahu projektované přestavby bude popsáný strom pokácen v době vegetačního klidu.

### 10.4 Fotodokumentace



Inventarizace zeleně byla provedena v červnu roku 2021.

Ing. Gabriela Čurdová

### 10.5 Tabulka kácených dřevin

Číslo	Název dřeviny latinsky a česky	Obvod kmene v cm	Průmět koruny v m	Výška v m	Umístění	Obsah koruny	Báze koruny v m	Vyklonění	Mech. poškození	Hniloby dutiny	Věk	Sadovnická hodnota	Poznámky
1	Juglans regia, ořešák královský	190	8	8	1	2	2	0			2	2	obvod je měřen v místě, kde už dochází k rozšíření do koruny

umístění:

- 1 solitéra
- 2 zápoj bez vlivu
- 3 zahuštěný zápoj

obsah koruny:

- 1 nadprůměrný
- 2 průměrný
- 3 snížen o 20%
- 4 snížen o 40%
- 5 snížen o 60%

sadovnická hodnota:

- 1 velmi kvalitní
- 2 kvalitní
- 3 dobrá
- 4 dostačující
- 5 nedostatečná

věk:

- 1 krátkověké dřeviny
- 2 středněvěké dřeviny
- 3 dlouhověké dřeviny