






PARÉ ČÍSLO :

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. MAREK TYR		 Dubičné 106, Rudolfov 373 71 IČO: 48200891, DIČO: CZ48200891 <b>Projekční pracoviště PLZEŇ</b> Wenzigova 8, 301 00 PLZEŇ Tel.:378 229 850-55, Fax:378 229 870
NAVRHL, VYPRACOVAL	M. ROLLINGEROVÁ		
KRESLIL	M. ROLLINGEROVÁ		
KONTROLOVAL	ING. MAREK TYR		
OBJEDNATEL	SPRÁVA ŽELEZNIC, státní organizace, Stavební správa západ		
Název stavby :		DATUM	03/2021
„Výstavba PZS v km 38,188 (P1468) a 36,795 (P1466) trati Čičenice – Volary“		ÚČEL	DSP
		ČÁST DOKUMENTACE	PŘÍLOHA ČÍSLO :
SOUHRNNÁ ČÁST		B.	

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

---

### Obsah Souhrnné části:

<b>B.1</b>	<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....</b>	<b>2</b>
B.1.1	ZHODNOCENÍ STAVENÍŠTĚ .....	2
B.1.2	PRŮZKUMY A PODKLADY .....	2
B.1.3	OCHRANNÁ PÁSMA.....	3
B.1.4	KONCEPCE STAVBY .....	4
B.1.5	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK .....	11
B.1.6	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU.....	12
B.1.7	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ .....	15
B.1.8	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM .....	15
<b>B.2</b>	<b>PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....</b>	<b>15</b>
B.2.1	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU .....	15
B.2.2	POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ .....	16
B.2.3	STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY .....	16
B.2.4	VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY .....	17
B.2.5	VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII.....	17
<b>B.3</b>	<b>VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>17</b>
B.3.1	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	17
B.3.2	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ .....	20
B.3.3	ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA .....	22
B.3.4	NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ .....	22
B.3.5	PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	23
<b>B.4</b>	<b>ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY .....</b>	<b>23</b>
B.4.1	Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE.....	23
B.4.2	OPATŘENÍ PRO PŘÍPAD HAVÁRIE .....	25
B.4.3	ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY .....	27
B.4.4	CIVILNÍ OCHRANA .....	28
B.4.5	POSOUZENÍ RIZIK NA ÚSEKU FYZICKÉ A KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI .....	28
<b>B.5</b>	<b>GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI .....</b>	<b>28</b>
<b>B.6</b>	<b>DOPRAVNÍ OPATŘENÍ .....</b>	<b>28</b>
B.6.1	VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU.....	28
<b>B.7</b>	<b>TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZE ZPF A PUPFL.....</b>	<b>29</b>
<b>B.8</b>	<b>OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ</b>	<b>30</b>

*příloha č.1* Požární bezpečnost staveb

*příloha č.2* DIO

*příloha č.3* Harmonogram nepřetržité výluky

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Kraj : Jihočeský

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELA ČÍSLO	MAJITEL
Chroboly	Chroboly	1070	Správa železnic, státní organizace., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Chroboly	Chroboly	1073/7	Obec Chroboly, č. p. 91, 38404 Chroboly
Chroboly	Chroboly	1031/1	Obec Chroboly, č. p. 91, 38404 Chroboly
Chroboly	Chroboly	541/2	Houba Pavel, Slavíkova 76/4, 26801 Hořovice
Chroboly	Chroboly	461/8	Obec Chroboly, č. p. 91, 38404 Chroboly
Chroboly	Chroboly	1080	SÚS Jihočeského kraje, Nemanická 2133/10, 37010 České Budějovice
Chroboly	Ovesné	685	Správa železnic, státní organizace., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Chroboly	Ovesné	186/3	Správa železnic, státní organizace., Dlážďená 1003/7, Praha 11000

Předmětné železniční přejezdy se nachází na regionální trati č.226 *(dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální)* **Číčenice – Volary**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě, traťová třída zatížení C2. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D4, sídlo dispečera RB je v žst. Prachatice. Nejvyšší dovolená traťová rychlost je 50km/h, zábrzdna vzdálenost 400 metrů.

Přejezd **P1466** v **km 36,795** je křížením trati s místní komunikací v katastru Obce Chroboly, ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V obou směrech je zavedeno TOR 30km/h.

Přejezd **P1468** v **km 38,188** je křížením trati se silnicí III/1431, ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V obou směrech je zavedeno TOR 30km/h.

### B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY

Byl proveden detailní průzkum na místě přejezdu.

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

Byl proveden průzkum vlastnictví pozemků. Vlastnictví pozemků je doloženo informacemi z KN v dokladové části dokumentace.

Pro základní informaci a stanovení spouštěcích míst byly provedeny orientační výpočty délek přibližovacích úseků dle příloh ČSN 34 2650 ed.2.

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

### **B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA**

#### **B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech**

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

- **E.ON Distribuce a.s. – elektrická síť** (viz. doklady H.2.3.)
- **CETIN a.s.** (viz doklady H.2.5.)
- **ČD – Telematika a.s.** (viz. doklady H.2.8.)
- **SŽDC, s.o.** (viz doklady H.2.9.)

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

#### **B.1.3.2 Stanovení nových ochranných pásem**

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

#### **B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích**

Prostor stavby se nenachází v chráněném ložiskovém území.

#### **B.1.3.4 Údaje o zeleni**

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

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

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

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

#### **B.1.3.5 Chráněné části území a kulturní památky**

V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.

V prostoru stavby se nenachází památné stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.

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

*viz. část H.1.8. – Doklady, vyjádření Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví zn.: č. j.: KUJCK 85435/2020 ze dne 10.07.2020*

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

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

#### **B.1.4 KONCEPCE STAVBY**

Přejezd **P1466** v **km 36,795** bude nově zabezpečen PZZ třídy **PZS 3ZBL** (dle ČSN 34 2650 ed.2). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Přejezd **P1468** v **km 38,188** bude nově zabezpečen PZZ třídy **PZS 3ZBL** (dle ČSN 34 2650 ed.2). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Nová PZZ budou ovládána novými počítači náprav, anulace bude provedena pomocí směrových výstupů PN. Přibližovací úseky obou PZZ budou vypočteny a situovány na výhledovou traťovou rychlost 60 km/h, bude realizováno odložení výstrahy.

TOR bude po realizaci stavby odstraněno.

Napájení pro nově budované PZZ bude vedeno ze stávajícího rozvaděče R1N. Ten je umístěn v budově dopravní Chroboly. Odtud bude veden napájecí kabel pro PZZ (P1466, P1467, P1468 a osvětlení zastávky Ovesné u Prachatic) přes pomocný rozvaděč RP, pro který se využije stávající nika po rozvaděči, který bude demontován. U pomocného rozvaděče bude zhotoven přepínač sítí a zásuvka pro mobilní náhradní zdroj, který bude napájet zařízení v dopravně Chroboly, nové přejezdy a osvětlení zastávky Ovesná.

Na přejezdu **P1466** v **km 36,795** bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce. Železniční svršek je navržen podle zadání a požadavků ST z kolejnic 49 E1, železniční spodek bude navržen dle provedeného geotechnického průzkumu, v nezbytném rozsahu bude upravena živičná vozovka v okolí přejezdové konstrukce.

V **km 36,751** se nachází stávající trubní propustek v km 36,751, který převádí vodu z příkopu a občasné vodoteče. Vzhledem k špatnému technickému stavu propustku bude navržen nový trubní propustek stejného profilu (předpokládáme stejný profil 0,60 m) v odsunutě poloze o cca 10 m směrem do stanice (km cca 36,741).

Po realizaci stavby se hodnota nejvyšší traťové rychlosti ani zábrzdná vzdálenost nezmění. Druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

##### **B.1.4.1 Popis navrženého technického řešení**

###### **▪ PS 01 PZS v km 36,795 (P1466)**

Přejezd **P1466** v **km 36,795** bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy **PZS ZBL** (dle ČSN 34 2650 ed.2). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Na přejezdu jsou navrženy dva stojany výstražníků se závorami (**A1/A2, B**).

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

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením budou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem bude využito systémové překřížení

ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Vnitřní výstroj počítačů náprav bude umístěna v RD u přejezdu v km 37,303 (P1467).

Technologie bude umístěna v novém technologickém domku (s indikací otevření vstupních dveří), umístěném u přejezdu na pozemku v majetku SŽDC, s.o. Dveřní kontakt bude připraven pro možnost budoucího zapojení do systémové diagnostiky REMOTE. V blízkosti nového domku bude v integrovaném pilířku umístěn venkovní telefonní objekt (VTO) a místní ovládání PZZ.

Pro přejezd budou z obou směrů jízdy minimálně na zábrzdnou vzdálenost umístěny přejezdníky se základní návěstí „Otevřený přejezd“.

Ovládání PZZ bude ve směru jízdy od Zbytin automatické a ve směru jízdy od Chrobol bude jízda povolována opakovacím přejezdníkem OX 367 – výstraha bude aktivována pomocí dálkového ovladače z vedoucího drážního vozidla.

Přibližovací úseky budou vypočteny a situovány na traťovou rychlost 60 km/h. Ve stávajícím stavu je nejvyšší dovolená traťová rychlost 50 km/h, bude realizováno odložení výstrahy.

Technické řešení odložení výstrahy musí být navrženo takovým způsobem, který umožní v budoucnu změnu doby odložení výstrahy (její eliminaci) provozovatelem dráhy bez součinnosti dodavatele zařízení.

Aktuálně je na celé trati Čičenice – Volary stanovena jednotně podle technických parametrů tratě zábrzdná vzdálenost 400 metrů. Dle požadavku investora jsou nové přejezdníky situovány na výhledovou zábrzdnou vzdálenost 700 metrů.

V celém rozsahu prováděné kabelizace (obou staveb) budou do výkopů přiloženy dvě trubky HDPE pr.40 (černá a modrá) a kabel 10XN. V dopravně Chroboly budou kabel i trubky vyvedeny ve služební místnosti, kabel bude ukončen ve stávající skříni umístěné rovněž ve služební místnosti, trubky budou zaslepeny a natlakovány, na druhém konci budou kabel i trubky ukončeny v nové samostatně stojící kabelové skříni. Kabel 10XN bude vyveden ve všech nových RD, bude využit pro napojení VTO a zapojení do systému REMOTE.

#### ▪ **PS 03 PZS v km 38,188 (P1468)**

Přejezd P1468 v km 38,188 se silnicí III/1431 bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy PZS ZBL (dle ČSN 34 2650 ed.2). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Na přejezdu jsou navrženy dva stojany výstražníků se závorami (A, B). Před instalací závor, je nutné ořezat větve dvou vzrostlých smrků, před provedením ořezu kontaktovat majitele pozemku tj. Lesy ČR, LZ Boubín (viz. část H. Doklady).

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

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením budou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem bude využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Vnitřní výstroj počítačů náprav bude umístěna v RD u přejezdu v km 37,303 (P1467).

Technologie bude umístěna v novém technologickém domku (s indikací otevření vstupních dveří), umístěném u přejezdu na pozemku v majetku SŽDC, s.o. Dveřní kontakt bude připraven pro možnost budoucího zapojení do systémové diagnostiky REMOTE. V blízkosti nového domku bude v integrovaném pilířku umístěn venkovní telefonní objekt (VTO) a místní ovládání PZZ.

Pro přejezd budou z obou směrů jízdy minimálně na zábrzdnu vzdálenost umístěny přejezdníky se základní návěstí „Otevřený přejezd“. Ovládání PZZ bude automatické.

Přibližovací úseky budou vypočteny a situovány na traťovou rychlost 60 km/h. Ve stávajícím stavu je nejvyšší dovolená traťová rychlost 50 km/h, bude realizováno odložení výstrahy.

Technické řešení odložení výstrahy musí být navrženo takovým způsobem, který umožní v budoucnu změnu doby odložení výstrahy (její eliminaci) provozovatelem dráhy bez součinnosti dodavatele zařízení.

Aktuálně je na celé trati Čičenice – Volary stanovena jednotně podle technických parametrů tratě zábrzdna vzdálenost 400 metrů. Dle požadavku investora jsou nové přejezdníky situovány na výhledovou zábrzdnu vzdálenost 700 metrů.

V celém rozsahu prováděné kabelizace (obou staveb) budou do výkopů přiloženy dvě trubky HDPE pr.40 (černá a modrá) a kabel 10XN. V dopravně Chroboly budou kabel i trubky vyvedeny ve služební místnosti, kabel bude ukončen ve stávající skříni umístěné rovněž ve služební místnosti, trubky budou zaslepeny a natlakovány, na druhém konci budou kabel i trubky ukončeny v nové samostatně stojící kabelové skříni. Kabel 10XN bude vyveden ve všech nových RD, bude využit pro napojení VTO a zapojení do systému REMOTE.

#### ▪ **SO 01 Propustek v km 36,751**

##### **a) Základní údaje nové konstrukce**

Konstrukce	ŽB rámový propustek
Počet kolejí na propustku	1
Počet otvorů:	1
šířka propustku:	7,965 m
Výška propustku	1,0 m
Světlost propustku (šířka x výška):	2,0 x 0,6 m
Vzdálenost čel:	Šikmá čela
Rozpětí:	2,2 m
Úhel křížení:	90,00°
Výška přesypávky:	0,30 m
Sklon dna	0,5%

##### **b) Návrhové zatížení železniční dopravou**

Návrhové zatížení je zde pro 3. třídu podle kategorizace trati dle ZTP. Model zatížení LM71 (ČSN EN 1991-2), charakteristická hodnota svislé síly - nápravové zatížení  $Q_{vk} = 250$  kN, klasifikační součinitel zatížení:  $a = 1,10$  (trať 3. třídy).

##### **c) Prostorové uspořádání konstrukce**

Na propustku bude zajištěna průchodnost VMP 2,5 (kolej s průběžným šterkovým ložem: 2500 mm + 125 mm = 2,625 mm). Jedná se o konstrukci v širé trati.

##### **d) Zásypy**

Zásyp nového propustku bude proveden po konstrukci železničního spodku, která je součástí SO 02, nesoudržnou zeminou např. šterkodrtí (ID = 0,95). Hutnění po vrstvách max tl. 300 mm, musí být prováděn symetricky s maximálním rozdílem výšky jedné vrstvy. Kontrolní zkoušky budou provedeny v minimálním rozsahu podle TKP, kap. 3 a 6. Podrobná technologie hutnění bude stanovena podle vybraných trub tak, aby se vyloučila možnost poškození trub. Stejně tak musí být, použitým troubám přizpůsobeno hutnění vrstev konstrukce železničního spodku.

Vzhledem k tomu že výška přesypávky odpovídá výšce samotného kolejového lože je nutno provedení první zásypové vrstvy v tl. min. 100 mm z jemnější frakce (frakce 16/32), tak aby horní povrch prefabrikátu nebyl v přímém kontaktu s hrubou frakcí kameniva použitým v kolejovém loži.

#### **e) Nosná konstrukce**

Novou nosnou konstrukci bude tvořit prefabrikovaný ŽB rámový propustek obdélníkového tvaru 2,0 x 1,0 m ve sklonu 0,5%. Rám bude z betonu C 45/55. Na vtoku i výtoku bude propustek ukončen šikmým čelem. Čela budou opatřena římsou.

Budoucí dodavatel použitého ŽB rámového propustku musí vyhovovat podmínkám Správy Železnic: Obecné technické podmínky pro železobetonové ploché rámy.

##### Římsa

Římsa bude monoliticky vystavěna na šikmých čelech propustku z betonu C30/37 – XC3, XA1, F2 s betonářskou výztuží (ukotvena do konstrukce rámu) šířky 0,525m, délky 3,4m. Sklon římsy bude 4%.

##### Spodní stavba

Novou spodní stavbu tvoří železobetonová základová deska tl. 200mm, šířky 2,4m a délky 7,960m. Základ je na obou koncích zakončen betonovým prahem tl. 400 mm. Hloubka založení zákl. prahu je v nezámrazné hloubce - 800 mm. Základy jsou navrženy z betonu C 30/37 – XC3, XA1, F2.

Pod základy bude podkladní beton C 16/20, tl. 100mm. Předpokládaná min. únosnost základové spáry je 250 kPa. Únosnost bude ověřena geotechnikem stavby.

##### Povrchová úprava betonu

Povrchová úprava betonu bude provedena dle TKP, kapitoly 18, přílohy 10, čl. 5.6. Pro zasypané plochy je požadována úprava dle kategorie C1a, pro nezasypané plochy dle kategorie C2d.

#### **f) Ochrana proti zemní vlhkosti**

##### Vodorovná izolace proti stékající vodě a zemní vlhkosti:

Vodorovná izolace ve smyslu normy TNŽ 73 6280, z penetračně adhezního nátěru + izolační systém proti stékající vodě a zemní vlhkosti (o max. tloušťce 10 mm) plnoplošně nataveného na podklad + geotextilie s plošnou hmotností 300g/m<sup>2</sup> + separační fólie PE 0,4 mm + tvrdá ochrana z betonu C30/37 s výztužnou vložkou KARI síť 4/4, 100/100 mm o min tl. 50 mm. Celková tloušťka je 50 mm. Volný okraj pod hlavou římsy bude ukončen nerezovou přitlačnou lištou, šíře 40 mm upevněnou do římsy. Utěsnění bude provedeno trvale pružným tmelem.

##### Svislá izolace proti stékající vodě a zemní vlhkosti:

Svislé plochy ve smyslu normy TNŽ 73 6280, z penetračně adhezního nátěru + izolační systém proti stékající vodě proti zemní vlhkosti nátěry.

#### **▪ SO 02 Přejezd v km 36,795**

Přejezd se nachází na jednokolejně neelektrizované regionální trati TÚ 0461 Číčenice (mimo) – Nové Údolí (včetně), DÚ 14 Chroboly - Zbytiny. Traťová rychlost V=50 km/hod je v místě přejezdu snížena na V=30 km/h (v obou směrech), nejvyšší rychlost silničního vozidla na křižující místní komunikaci je 20 km/h. Přejezd je zabezpečen dopravními značkami A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ doplněný značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“. Přejezd je šikmý, změřený úhel křížení je 70° (dle evidence rovněž 70°).



Přejezdovou konstrukci tvoří živičná konstrukce z asfaltového betonu. Železniční svršek je typu S49, na pražcích dřevěných. Upevnění je tuhé na podkladnicích žebrových, rozdělení pražců je „c“. Žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené zdvojené podkladnici. Železniční spodek nevykazuje zásadní nestabilitu. Odvodnění železničního spodku není dostatečně funkční.

V rámci rekonstrukce přejezdové konstrukce budou provedeny práce na železničním svršku a spodku. Jedná se zejména o odstranění stávající přejezdové konstrukce, snesení části koleje v délce 25 m, odstranění vrchního krytu i podkladu silniční komunikace navazující na přejezd, výměna šterkového lože, zřízení nové ZKPP (žel. spodek) dle výsledků GTP a zřízení nové přejezdové konstrukce vč. napojení na navazující úsek komunikace. Součástí stavby bude i úprava odvodnění železničního spodku (výstavba nového trativodu s vyústěním do vsakovací jímky). Dále je ve stavebním objektu zahrnuta úprava otevřeného odvodnění mezi km 36,740 – 36,820.

Nová konstrukce přejezdu bude celopryžová, osazená do pryžových závěrných zidek.

Přejezd se nachází v kruhovém oblouku  $R=190$  m,  $D=92$  mm. Úprava GPK v nezbytném rozsahu je navržena dle předaného PPPK v délce stavebních úprav, které jsou navrženy, a to mezi km 36,739 (začátek přilehlé přímé) až km 36,921 (v přilehlé přímé po směrovém oblouku).

Stavební objekty budou realizovány v rozsahu pozemků se způsobem využití dráha ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření Správy železniční dopravní cesty, s.o. Jedná se o pozemek v k.ú. Chroboly 654 141, parc.č. 1070. Další pozemky jsou převážně ve vlastnictví obce Chroboly. Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu budou situovány na zmíněných pozemcích (zejména v žst. Chroboly). Obvod staveniště bude určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽ, s.o., na nichž bude stavba prováděna. Přejezd silničními vozidly bude po místních komunikacích.

Z hlediska dráhy je hranice stavebního objektu vymezena takto :

#### **Začátek stavby:**

<b>km 36,707 110</b>	(začátek směrového a výškového vyrovnání koleje)
<b>km 36,734 249</b>	(začátek rekonstrukce železničního svršku a spodku)
<b>km 36,789 549</b>	(začátek rekonstrukce ZKPP)
<b>km 36,794 560</b>	(začátek přejezdové konstrukce)
<b>km 36,801 812</b>	(konec přejezdové konstrukce)
<b>km 36,806 821</b>	(konec rekonstrukce ZKPP a železničního spodku)
<b>km 36,825 264</b>	(konec rekonstrukce železničního svršku)

#### **Konec stavby:**

<b>km 37,019 329</b>	(konec směrového a výškového vyrovnání koleje)
----------------------	--

#### **Obsahová náplň stavebního objektu:**

##### **Železniční svršek**

- Rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 49 E1, pražce dřevěné, tuhé podkladnicové upevnění „K“, svěrka ŽS4, kolej stykovaná 91,015 m
- Snesení kolejového roštu 91,015 m
- Montáž kolejnic 49 E1 91,015 m
- Svařování kolejnic 49 E1/ 49 E1 0 ks
- úprava stykované koleje (úprava profilu, doplnění šterk.lože) 237,822 m

▪ rekonstrukce kolejového lože s výměnou	91,015 m
▪ rekonstrukce kolejového lože (doplnění)	237,822 m
▪ úprava geometrické polohy koleje (kolej stykovaná vč.výh.č.3) celkem	328,834 m

Železniční spodek

▪ úprava zemní pláně, š = 6,20 m, d = 91,012 m, plocha = 564,3 m <sup>2</sup>	91,015 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) pod přejezdem	17,3 m
▪ hloubkové odvodnění systémem plastových trativodů	37,0 m
▪ svodné potrubí od trativodu do vsakovacího žebra DN 250	1,0 m
▪ trativodní šachty DN 400	3 ks
▪ zemní práce	1 kpl
▪ pročištění drážního příkopu za přejezdem	15 m

Přejezdová konstrukce

▪ zřízení přejezdu z pryžové konstrukce do pryž.závěr.zídek (stavební délka)	7,20 m
▪ rekonstrukce vozovky - kompletní vozovka	211,0 m <sup>2</sup>

Po provedení stavby bude řešený úsek dráhy splňovat následující parametry:

▪ návrhová rychlost	50 km/h
▪ traťová třída zatížení	C2
▪ hmotnost na nápravu	20 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC
▪ řád traťové koleje	6
▪ typ PZS:	světelné, 3 výstražníky

Charakteristiky přejezdu po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přejezdu:	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 70°
druh pozemní komunikace:	O – účelová komunikace - ostatní
povaha a účel dráhy:	regionální dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	traťová rychlost 50 km/h
způsob zabezpečení:	světelné, 3 výstražníky
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přejezdu:	10,70m (mezi závorami)
šířka přejezdu:	7,20m (volná šířka vozovky na přejezdu 5,0 m)

Dle požadavku OŘ Plzeň, Správy tratí bude provedeno podbití od začátku zdvihu, tj. výběhy ze staničních kolejí do výhybky č.2. a za přejezd. Rozsah podbití je zahrnut v soupisu prací, při realizaci předá investor zhotoviteli stavby platný Projekt PPK.

▪ **SO 04 Přípojka nn pro PZZ v km 36,795 (P1466)**

Pro napájení uvažované nové technologie zabezpečení přejezdu je požadován min příkon 3kW (2 kW dobíječ, 0,5 kW temperace a 0,5 kW osvětlení a ostatní). Prostřednictvím SŽE bude požádáno o navýšení hlavního jističe před elektroměrem (el. rozvaděč RE01) z 3x50A na 3x63A. Napájení pro nově budované PZZ bude vedeno ze stávajícího rozvaděče R1N, který je umístěn v budově dopravní Chroboly, přes pomocný rozvaděč RP, který bude vytvořen ve stávající nice po demontování stávajícího rozvaděče. V rozvaděči R1N dojde

k navýšení jističe (FA5) před elektroměrem z 3x20A na 3x32A. V rozvaděči RP bude umístěno přepínání sít/záložní zdroj a měření pro PZZ(P1466+P1467+P1468). Přes přepínač záložního zdroje bude přepojen kabel pro sdělovací část rozvaděče R1N. Napájení PZZ (P1466) bude vedeno kabelem AYKY 5J50 do rozvaděče RP1 (P1466) přes kabelovou skříň KS1. V rozvaděči RP1 bude umístěno vypínání včetně dálkového vypínání z RD, přepět'ové ochrany a topné těleso pro temperování rozvaděče (cca 100 W) . Rozvaděč bude přizemněn (možno využít společné uzemnění se zz – nutno propojit na ekvipotenciální sběrnici). Z rozvaděče RP1 (z KS1) bude také napojen rozvaděč RP2 (přes kabelovou skříň KS2) pro přejezd P1467 (km 37,303).

Z podružného rozvaděče RP1 bude napojena rozvodnice technologie umístěná v RD (je součástí RD).

▪ **SO 06 Přípojka nn pro PZZ v km 38,188 (P1468)**

Pro napájení uvažované nové technologie zabezpečení přejezdu je požadován min příkon 3kW (2 kW dobíječ, 0,5 kW temperace a 0,5 kW osvětlení a ostatní). Napájení pro nově budované PZZ (P1468) bude vedeno z nového rozvaděče RP2 (z kabelové skříně KS2), který bude umístěn u přejezdu P1467. Napájení PZZ (P1468) bude vedeno kabelem AYKY 5J50 do rozvaděče RP3 (P1468) přes kabelovou skříň KS3. V rozvaděči RP3 bude umístěno vypínání včetně dálkového vypínání z RD, přepět'ové ochrany a topné těleso pro temperování rozvaděče (cca 100 W). Rozvaděč bude přizemněn (možno využít společné uzemnění se zz – nutno propojit na ekvipotenciální sběrnici). Z rozvaděče RP3 (z KS3) bude také napojen rozvaděč ROSV pro osvětlení zastávky Ovesné.

▪ **SO 07 Osvětlení zastávky Ovesné u Prachatic**

Napájení pro nově budované osvětlení zastávky bude vedeno z nového rozvaděče RP3, který bude umístěn u přejezdu P1468 a bude v něm umístěn elektroměr pro měření el. energie osvětlení. Přípojka pro osvětlení zastávky bude vedena kabelem AYKY 5J16 do rozvaděče ROSV, který bude umístěn vedle kryté čekárny zastávky.

Výzbroj rozvaděče tvoří jističí, ovládací a diagnostické přístroje napájení jednotlivých větví venkovního osvětlení (jističe, proudové chrániče, vyhodnocovací proudová relé).

Součástí je rovněž PLC jednotka řízení a diagnostiky se zdrojem 24V DC zajišťující i dálkové ovládání a provoz systému v souladu se zadaným režimem, s povely obsluhy a se signalizací soumrakového čidla případně zadaným časovým údajem.

Rozvaděč bude připojen do datové sítě prostřednictvím datového kabelu FTP, který je připojen do sdělovacího rozvaděče v budově dopravní Chroboly. Vizualizace osvětlení bude provedena na dispečink České Budějovice a na JOP Prachatic. Pro spínání osvětlení bude použito fotoelektrické automatiky s externím čidlem.

Pro osvětlení nástupiště v délce 60 m bude použito celkem 4 speciálně sklopných osvětlovacích stožárů OS1 – OS4 (výšky 6 m s LED svítidly), které budou napojeny z rozvaděče osvětlení ROSV. Použitá svítidla budou mít min. mech. odolnost IK 09. Sklopné stožáry budou bez spodních servisních dvířek, přístup ke svorkovnici bude možný až po sklopení stožáru. Pro postavení stožárů osvětlení bude nutná úprava (ořezání) stávajících stromů.

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

PZZ na přejezdu **P1466 v km 36,795** bude v souladu s vyhláškou č. 577/2004 Sb. (jíž se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb, kterou se vydává stavební a technický řád

drah, ve znění pozdějších předpisů) doplněno o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

PZZ na přejezdu **P1468 v km 38,188** nebude doplněno o zařízení pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

#### **B.1.4.3 Požadavky na stavebně technická řešení**

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

Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Navržené vnější prvky zabezpečovacího zařízení jsou sestaveny z běžně používaných a zavedených prvků používaných v provozu SŽDC.

Výběr konkrétního typu vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení a jeho dodávka, včetně zpracování realizační dokumentace, bude předmětem veřejné obchodní soutěže na dodávku zabezpečovacího zařízení této stavby.

Navrhne-li dodavatel v soutěži zabezpečovací zařízení, které není na síti SŽDC zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu SŽDC.

#### **B.1.4.4 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice**

Realizaci stavby je nutné koordinovat se související stavbou „Výstavba PZS v km 37,303 (P1467) trati Čičenice – Volary“.

Kabelizace jednotlivých staveb je vzájemně provázána a stavby nelze je realizovat samostatně.

Dělení výkopových prací:

- doprava Chroboly - km 38,195 zahrnuto ve stavbě „Výstavba PZS v km 37,303 (P1467) trati Čičenice – Volary“
- km 38,195 - km 39,050 zahrnuto ve stavbě „Výstavba PZS v km 38,188 (P1468) a 36,795 (P1466) trati Čičenice – Volary“

### **B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK**

#### **B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

MěÚ Prachatice, odbor stavebně správní a regionálního rozvoje, oddělení regionálního rozvoje a památkové péče, jako příslušný úřad územního plánování vydal v souladu s ustanovením § 149 odst. 1 správního řádu a podle § 96b stavebního zákona závazné stanovisko, že záměr je z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování **přípustný**.

#### **B.1.5.2 Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí**

Posuzování vlivů stavby na životní prostředí se řídí zákonem č. 100/2001 Sb. Příloha č. 1 tohoto zákona stanovuje druhy staveb infrastruktury, na které se vztahuje proces EIA ve smyslu uvedeného zákona. Železnice je mezi vyjmenovanými druhy staveb. Prostá rekonstrukce části infrastruktury, v tomto případě přejezdového zabezpečovacího zařízení

nenaplnuje §3 uvedeného zákona, ve kterém je stanoven předmět posuzování vlivů na životní prostředí.

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

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí.

#### **B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů**

Dokumentace je zpracována v souladu se zadáním stavby.

### **B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU**

#### **B.1.6.1 Uvolnění staveniště**

Kraj : Jihočeský

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELA ČÍSLO	MAJITEL
Chroboly	Chroboly	1070	Správa železnic, státní organizace., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Chroboly	Chroboly	1073/7	Obec Chroboly, č. p. 91, 38404 Chroboly
Chroboly	Chroboly	1031/1	Obec Chroboly, č. p. 91, 38404 Chroboly
Chroboly	Chroboly	541/2	Houba Pavel, Slavíkova 76/4, 26801 Hořovice
Chroboly	Chroboly	461/8	Obec Chroboly, č. p. 91, 38404 Chroboly
Chroboly	Chroboly	1080	SÚS Jihočeského kraje, Nemanická 2133/10, 37010 České Budějovice
Chroboly	Ovesné	685	Správa železnic, státní organizace., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Chroboly	Ovesné	186/3	Správa železnic, státní organizace., Dlážďená 1003/7, Praha 11000

Jedná se o stavbu dráhy a stavebníkem je Správa železnic, státní organizace.

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

Skládku materiálu je možné zřídit v prostoru dopravní Chroboly.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dále k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přílehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

#### **B.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů**

Při stavbě nebudou využity stávající objekty.

#### **B.1.6.3 Způsob provedení demolic a místa skládek**

Při stavbě nebudou prováděny demolice.

V rámci stavby nedojde k významnému přesunu odkopané zeminy.

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

#### **B.1.6.4 Likvidace porostů**

Kácení zapojeného porostu dřevin - křovin a stromových náletů bude probíhat na navzájem nespojitých místech, jejichž plocha nepřesáhne 40 m<sup>2</sup>. Závazné stanovisko orgánu ochrany přírody k tomuto kácení proto není vyžadováno.

#### **B.1.6.5 Likvidace škodlivých odpadů**

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 185/2001Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství.

**Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů.**

Zhotovitel stavby s CIN nad 20 mil. Kč předá objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“, zpracovanou v souladu s přílohou č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady.

Odstraňování odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Odpad bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

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

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

#### **Kovový odpad - (17 04 05 - Železo a ocel, kategorie O)**

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

#### **Štěrkové lože ze železničního svršku (kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O)**

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

#### **Ostatní odpad**

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

#### **Železniční pražce dřevěné (kód odpadu 17 02 04\* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N)**

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

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

#### **Nakládání s použitými dřevěnými pražci:**

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

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

#### **Seznam možných skládek:**

- Hejtmánek Fr. - Libínské sedlo, Hájký 422, 384 22 Vlachovo Březí
- ProTeren s.r.o., provozovna Planá u Českých Budějovic, 370 01

#### **B.1.6.6 Zabezpečení ochranných pásem**

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

#### **B.1.6.7 Přeložky vedení, dopravních tras, vodních toků**

Stavba nevyžaduje provedení žádných přeložek.

#### **B.1.6.8 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby**

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dále k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

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

Po dobu provádění stavebních prací bude nutná nepřetržitá kolejová výluka v úseku Chroboly - Zbytiny po dobu 10 dní.

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

- **Provizorní zařízení**

Provizorní zabezpečovací zařízení nebude zřizováno.

- **Uzavírky silnic**

Po dobu kolejové výluky bude nutná úplná uzavírka komunikace v místě přejezdu **P1466** v **km 36,795** a **P1467** v **km 37,303**. Z důvodu plánované objízdné trasy nelze uzavřít oba přejezdy najednou (viz. příloha č.2). Vždy musí být zachován průjezd přes jeden z těchto přejezdů.

Po dobu uzavírky bude zřízena objízdná trasa a provedeno dopravní značení odpovídající platným předpisům.

Uzavírky budou při realizaci stavby řešeny v souladu se zákonem podáním žádosti na příslušný Silniční správní úřad s dostatečným časovým předstihem.

#### **B.1.6.10 Omezení v dodávce energií**

V rámci stavby nedojde k omezení v dodávce energií.

#### **B.1.6.11 Údaje o souvisejících stavbách**

Stavba v rozsahu daném touto dokumentací je realizovatelná samostatně.

### **B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ**

Stavba se nachází z větší části na pozemcích ve vlastnictví investora tj. Správy železnic, státní organizace. Na zbývajících část stavby, umístěnou na pozemcích ostatních vlastníků, bude zajištěno majetkoprávní vypořádání.

### **B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM**

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

## **B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

### **B.2.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU**

Předmětné železniční přejezdy se nachází na regionální trati č.226 (*dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální*) **Čičenice – Volary**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě, traťová třída zatížení C2. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D4, sídlo dispečera RB je v žst. Prachovice. Nejvyšší dovolená traťová rychlost je 50km/h, zábrzdna vzdálenost 400 metrů.

Přejezd **P1466** v **km 36,795** je křížením trati s místní komunikací v katastru Obce Chroboly, ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V obou směrech je zavedeno TOR 30km/h.



Přejezd **P1468** v **km 38,188** je křížením trati se silnicí III/1431, ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V obou směrech je zavedeno TOR 30km/h.

Přejezdy se nachází prostorovém oddíle dopravní D4 Chroboly - dopravní D4 Zbytiny.

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

Přejezd **P1466** v **km 36,795** bude nově zabezpečen PZZ třídy **PZS 3ZBL** (dle ČSN 34 2650 ed.2). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Přejezd **P1468** v **km 38,188** bude nově zabezpečen PZZ třídy **PZS 3ZBL** (dle ČSN 34 2650 ed.2). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Nová PZZ budou ovládána novými počítači náprav, anulace bude provedena pomocí směrových výstupů PN. Přibližovací úseky obou PZZ budou vypočteny a situovány na výhledovou traťovou rychlost 60 km/h, bude realizováno odložení výstrahy.

TOR bude po realizaci stavby odstraněno.

Napájení pro nově budované PZZ bude vedeno ze stávajícího rozvaděče R1N. Ten je umístěn v budově dopravní Chroboly. Odtud bude veden napájecí kabel pro PZZ (P1466, P1467, P1468 a osvětlení zastávky Ovesné u Prachatic) přes pomocný rozvaděč RP, pro který se využije stávající nika po rozvaděči, který bude demontován. U pomocného rozvaděče bude zhotoven přepínač sítí a zásuvka pro mobilní náhradní zdroj, který bude napájet zařízení v dopravně Chroboly, nové přejezdy a osvětlení zastávky Ovesná.

Na přejezdu **P1466** v **km 36,795** bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce. Železniční svršek je navržen podle zadání a požadavků ST z kolejnic 49 E1, železniční spodek bude navržen dle provedeného geotechnického průzkumu, v nezbytném rozsahu bude upravena živichná vozovka v okolí přejezdové konstrukce.

V **km 36,751** se nachází stávající trubní propustek v km 36,751, který převádí vodu z příkopu a občasné vodoteče. Vzhledem k špatnému technickému stavu propustku bude navržen nový trubní propustek stejného profilu (předpokládáme stejný profil 0,60 m) v odsunutě poloze o cca 10 m směrem do stanice (km cca 36,741).

## **B.2.3 STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY**

### **B.2.3.1 Osobní doprava**

Dle aktuálního jízdního řádu 2020 je v předmětném úseku na trati nasazeno 8 párů osobních vlaků v pracovní dny a 6 párů o víkendu. Dopravcem na předmětném úseku trati je GW Train Regio a.s.

### B.2.3.2 Cestovní doby osobní dopravy

Stávající cestovní doby osobní železniční dopravy:

	Osobní vlaky	
	tam (min)	zpět (min)
Chroboly	-	15
Zbytiny	15	-

Cestovní doby uvedené vycházejí z jízdního řádu 2020 a mohou se lišit v závislosti na provozních podmínkách (křižování vlaků, zpoždění vlaků,...)

### B.2.3.3 Nákladní doprava

Nákladní doprava je zastoupena pravidelně (mimo soboty) jedním párem manipulačních vlaků dopravce ČD Cargo, a.s.

## B.2.4 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY

V rozsahu dopravy se nepředpokládá výrazná změna.

## B.2.5 VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII

Délka cestovní doby osobní dopravy se po realizaci stavby výrazně nezmění.

Po realizaci stavby se hodnota nejvyšší traťové rychlosti ani zábrzdna vzdálenost nezmění. Druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

## B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzování vlivů stavby na životní prostředí se řídí zákonem č. 100/2001 Sb. Příloha č. 1 tohoto zákona stanovuje druhy staveb infrastruktury, na které se vztahuje proces EIA ve smyslu uvedeného zákona. Železnice je mezi vyjmenovanými druhy staveb. Prostá rekonstrukce části infrastruktury, v tomto případě přejezdového zabezpečovacího zařízení nenaplnuje §4 uvedeného zákona, ve kterém je stanoven předmět posuzování vlivů na životní prostředí.

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

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

### B.3.1 HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V průběhu stavby nebude životní prostředí ohroženo. Stavba nevyžaduje rozsáhlejší demolice stávajících objektů. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací. Dokončená stavba nebude mít vliv na klimatické poměry, využívání přírodních zdrojů, kulturní památky, hladinu hluku ve dne i v noci a ani na hladinu emisí.

V prostoru stavby se nenachází chráněné území, památné stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.

Při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL.

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

Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb. a jsou vyjmenovány v kapitole B.3 této zprávy.

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

Z hlediska ochrany významných krajinných prvků a památkové ochrany nedochází ke střetu zájmů.

#### **B.3.1.1 Ochrana přírody**

Během realizace stavby nedojde k dotčení chráněných území dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb. a lokalit soustavy Natura 2000.

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

*viz. část H.1.9. – Doklady, vyjádření Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví č. j.: KUJCK 86279/2020 ze dne 09.07.2020*

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

#### **B.3.1.2 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu**

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

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

Kácení zapojeného porostu dřevin - křovin a stromových náletů bude probíhat na navzájem nespojitých místech, jejichž plocha nepřesáhne 40 m<sup>2</sup>. Závazné stanovisko orgánu ochrany přírody k tomuto kácení proto není vyžadováno.

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

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Strojní mechanizmy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystr ocelový, dopravní konve, kanystr z tenkého plechu drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostoru stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

**Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.**

Při realizaci kabelové trasy v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ochrany ŽP, správce vodních toků a pod. Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a odbor životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

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

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

odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jámek, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze k likvidaci ke specializované firmě.

Dodavatel je povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik upozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět odbor výstavby a dopravy. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Z řady důvodů jsou RPL závažné znečišťující médium vodního prostředí. Zvláště v podzemních vodách vedou RPL k dlouhodobému znečištění a znehodnocení těchto vod a to i v případě stopových koncentrací. Dosažení nápravy je pak většinou dlouhodobé a zpravidla značně nákladné.

#### **B.3.1.4 Hluk ze stavební činnosti**

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

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

Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti  $L_{Aeq, S} = 65$  dB pro dobu od 7:00 do 21:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

#### **B.3.1.5 Vliv vibrací**

Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

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

#### **B.3.1.6 Rozptylové studie**

Stavba nevyžaduje rozptylovou studii.

#### **B.3.1.7 Posouzení vlivu stavby na kvalitu ovzduší**

Nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Součástí stavby nebude recyklace šterkového lože. Ta je na základě §11 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší považována za vyjmenovaný stacionární zdroj a v příloze č. 2 tohoto zákona je uvedena pod kódem 5.12.

#### **B.3.1.1 Biologický průzkum**

Stavba nevyžaduje biologický průzkum.

#### **B.3.1.2 Průzkum radonového rizika**

Stavba nevyžaduje průzkum radonového rizika.

### **B.3.2 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ**

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 185/2001Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství.

**Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění a jeho prováděcích předpisů.**

Zhotovitel stavby s CIN nad 20 mil. Kč předá objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“, zpracovanou v souladu s přílohou č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady.

Odstraňování odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Odpad bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

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

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

**Kovový odpad - (17 04 05 - Železo a ocel, kategorie O)**

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

**Štěrkové lože ze železničního svršku (kód odpadu 17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O)**

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

**Ostatní odpad**

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

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

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

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

**Nakládání s použitými dřevěnými pražci:**

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

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

Seznam možných skládek:

- Hejtmánek Fr. - Libínské sedlo, Hájky 422, 384 22 Vlachovo Březí
- ProTeren s.r.o., provozovna Planá u Českých Budějovic, 370 01

**B.3.2.1 Údaje o bilancích zemních prací**

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

### **B.3.3 ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA**

Předmětný záměr nenaplnňuje předmět posuzování uvedený v odst. 1 § 4 zákona č. 100/2001 Sb. Jedná se o změnu záměru uvedeného v příloze č. 1 kategorii II zákona, v důsledku které není významně zvýšena kapacita a rozsah, ani se výrazně nemění technologie, řízení provozu nebo způsob užívání. Předmětná stavba bude realizována výhradně na stávajících pozemcích dráhy, přičemž nedojde ke změně směrového ani výškového vedení trati. Záměr nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.

*viz. část H.1.8. – Doklady, vyjádření Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví č. j.: KUJCK 85435/2020 ze dne 10.07.2020*

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

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na životního prostředí.

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

Návrh opatření k ochraně životního prostředí:

- je předpoklad, že v blízkosti obytné zástavby nebudou práce prováděny v době nočního klidu
- stavební mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v odpovídajícím technickém stavu
- před výjezdem ze staveniště na silniční síť bude prováděna očista stavebních mechanismů a nákladních automobilů
- bude prováděna pravidelná očista příjezdových komunikací na staveniště
- při pracích, které mají za následek víření prachu, bude prováděno kropení ploch
- v případě havárie bude postupováno podle havarijního plánu

### B.3.5 PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

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



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

## B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

### B.4.1 Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou uvedeny v Zákoníku práce ve znění příslušných novel a předpisů.

Při montáži, provozu a údržbě zabezpečovacího zařízení musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a aby odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti přímo mistr nebo vedoucí čety a pracují zde



nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Práce osamělého pracovníka v prostoru kolejiště a v bezprostřední blízkosti je zakázána.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čtyři nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Při práci v dopravní kanceláři musí všichni montéři dbát pokynů zodpovědných dopravních pracovníků.

Před uvedením zabezpečovacího zařízení do provozu musí být prověřena správnost uzemnění, jistištění a dimenzování vodičů.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Protože stavba bude prováděna za současného železničního provozu, je třeba, aby pracovníci dbali pokynů dopravních zaměstnanců. Zejména je nutné poučit pracovníky o zásadách pohybu a práce v kolejišti. Je třeba dodržovat předpis **SŽDC Bp 1** Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazující předpisy.

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC, žel. předpisů PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

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

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

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

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

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

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

## **B.4.2 OPATŘENÍ PRO PŘÍPAD HAVÁRIE**

- **Preventivní opatření:**

Z hlediska ochrany životního prostředí je nutné, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN 65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystry ocelové, dopravní konve, kanystry z tenkého plechu drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbu do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

- **Konkrétní činnosti při vzniku havárie:**

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a odbor životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

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

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

**odstranění uniklých RPL** - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jámek, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze k likvidaci ke specializované firmě.

Dodavatel je povinen neprodleně provést první zásah. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět odbor výstavby a dopravy. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

- **Hlášení havárie:**

Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět:

- Hasičská záchranná služba Správy železnic
- Hasičský záchranný sbor
- Povodí Vltavy s.p., závod Horní Vltava
- Městský úřad Prachatice, odbor životního prostředí - (příslušný vodoprávní úřad)
- Policie ČR

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku.

Do stavebního deníku je nutno uvést rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob odstranění.

**Základní telefonické kontakty:**

organizace	typ kontaktu	telefon
<i>Hasičská záchranná služba Správy železnic – České Budějovice</i>	Operační středisko	972 544 865, 972 544 150
<i>Hasičský záchranný sbor</i>	Tísňová linka	150
<i>Centrální vodohospodářský dispečink</i>		257 329 425, 724 067 719
<i>Povodí Vltavy s.p., - závod Horní Vltava</i>		387 683 103
<i>Městský úřad Prachatice, odbor životního prostředí</i>		388 607 215
<i>Policie ČR</i>	Tísňová linka	158

**Telefonické kontakty na investora a zhotovitele:**

organizace	zástupce	kontakty
<i>investor: Správa železnic, s.o.</i>		
<i>zhotovitel:</i>		

### B.4.3 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Po ukončení stavby zůstane zachována průjezdnost komunikací bez změny parametrů.

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

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

Na zemní kabelové vedení nejsou z hlediska požární bezpečnosti staveb žádné požadavky. Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách. Vstupy do všech objektů budou požárně utěsněny ve smyslu ČSN 73 08010:2016 s požární odolností odpovídající odolnosti prostupované konstrukce (EI 30 až EI 60).

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

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

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

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

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

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
  - podlaha: požární odolnost REI 30 minut
  - stěna: požární odolnost REI 30 minut
  - strop: požární odolnost REI 30 minut

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

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

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

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

Stav požární ochrany se po dokončení této stavby nezmění.

#### **B.4.4 CIVILNÍ OCHRANA**

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

#### **B.4.5 POSOUZENÍ RIZIK NA ÚSEKU FYZICKÉ A KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI**

S ohledem na charakter stavby se toto posouzení nerealizuje.

### **B.5 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI**

Vzhledem k charakteru stavby nebyl graf dynamického průběhu rychlosti zpracován.

### **B.6 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ**

Po realizaci stavby budou vyměněny stávající dopravní značky z A30 „Železniční přejezd bez závor“ za A29 „Železniční přejezd se závorami“.

#### **B.6.1 VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU**

Po dobu provádění stavebních prací bude nutná nepřetržitá kolejová výluka v úseku Chroboly - Zbytiny po dobu 10 dní.

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

- **Provizorní zařízení**

Provizorní zabezpečovací zařízení nebude zřizováno.

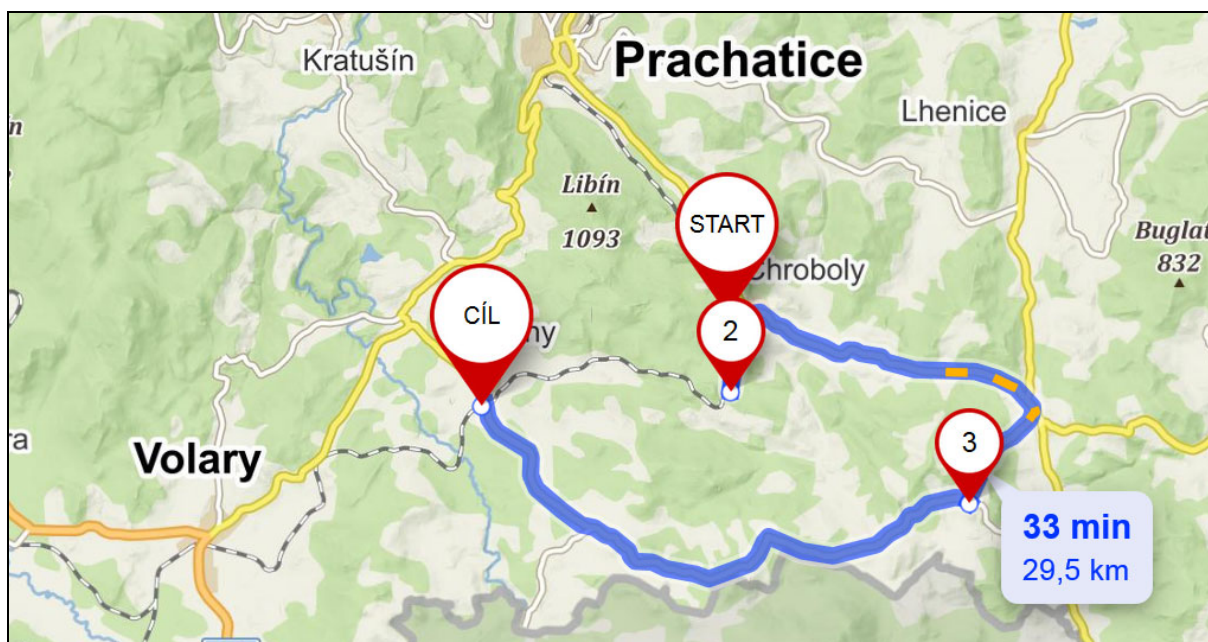
- **Uzavírky silnic**

Po dobu kolejové výluky bude nutná úplná uzavírka komunikace v místě přejezdu **P1466** v **km 36,795** a **P1467** v **km 37,303**. Z důvodu plánované objízdné trasy nelze uzavřít oba přejezdy najednou (viz. příloha č.2). Vždy musí být zachován průjezd přes jeden z těchto přejezdů.

Po dobu uzavírky bude zřízena objízdná trasa a provedeno dopravní značení odpovídající platným předpisům.

Uzavírky budou při realizaci stavby řešeny v souladu se zákonem podáním žádosti na příslušný Silniční správní úřad s dostatečným časovým předstihem.

- **Návrh trasy pro NAD**



Náhradní přeprava cestujících po dobu kolejové výluky bude řešena autobusy v úseku dopravna Zbytiny – dopravna Chroboly. Vzhledem k velmi nízkému počtu cestujících a špatné dostupnosti po silnici, budou zastávky obsluhovány kyvadlově malým užitkovým vozidlem Skříněřov ze Zbytin, Ovesné u Prachatic z Chrobol, kde cestující přestoupí do NAD. Celková délka objízdné trasy pro NAD je 30km.

Po dobu kolejové výluky bude nutná úplná uzavírka komunikace v místě přejezdu P1466 v km 36,795 a P1467 v km 37,303. Z důvodu plánované objízdné trasy nelze uzavřít oba přejezdy najednou (viz. příloha č.2). Objízdná trasa bude využita i pro NAD.

Dle aktuálního jízdního řádu 2020 je v předmětném úseku na trati nasazeno 8 párů osobních vlaků v pracovní dny a 6 párů o víkendu. Dopravcem na předmětném úseku trati je GW Train Regio a.s.

## **B.7 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZE ZPF A PUPFL**

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

## **B.8 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

Stavba nevyžaduje průzkum radonového rizika.

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí.

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

**příloha č.1**  
**Požární bezpečnost staveb**



# POŽÁRNÍ BEZPEČNOST STAVEB

Akce: Výstavba PZS v km 38,188(P 1468) a 36,795 ( P 1466) trati Číčenice - Volary

Místo: železni trať č. 226 Číčenice - Volary

Stupeň: DSP

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Projektant: TMS Projekt s.r.o.

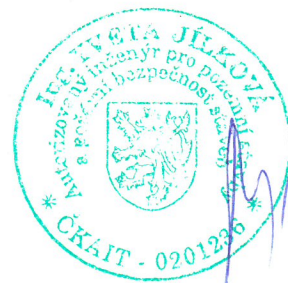
Zpracovatel PBS: Ing. Yveta Jílková, Částkova 74  
Plzeň

Č. zakázky: 2020 - 523

Datum: 11.08.2020

Výtisk:

Příloha:



## VŠEOBECNĚ

Předmětné železniční přejezdy se nachází na regionální trati č.226 (*dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální*) **Cíčenice – Volary**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě, traťová třída zatížení C2. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D4, sídlo dispečera RB je v žst. Prachatice. Nejvyšší dovolená traťová rychlost je 50km/h, zábrzdňá vzdálenost 400 metrů.

Přejezd **P1466** v **km 36,795** je křížením trati s místní komunikací v katastru Obce Chroboly, ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V obou směrech je zavedeno TOR 30km/h.

Přejezd **P1468** v **km 38,188** je křížením trati se silnicí III/1431, ve stávajícím stavu je zabezpečen dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V obou směrech je zavedeno TOR 30km/h.

Přejezd **P1466** v **km 36,795** bude nově zabezpečen PZZ třídy **PZS 3ZBL** (*dle ČSN 34 2650 ed.2*). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Přejezd **P1468** v **km 38,188** bude nově zabezpečen PZZ třídy **PZS 3ZBL** (*dle ČSN 34 2650 ed.2*). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Nová PZZ budou ovládána novými počítači náprav, anulace bude provedena pomocí směrových výstupů PN. Přibližovací úseky obou PZZ budou vypočteny a situovány na výhledovou traťovou rychlost 60 km/h, bude realizováno odložení výstrahy.

TOR bude po realizaci stavby odstraněno.

Napájení pro nově budované PZZ bude vedeno ze stávajícího rozvaděče R1N. Ten je umístěn v budově dopravní Chroboly. Odtud bude veden napájecí kabel pro PZZ (P1466, P1467, P1468 a osvětlení zastávky Ovesné u Prachatic) přes pomocný rozvaděč RP, pro který se využije stávající nika po rozvaděči, který bude demontován. U pomocného rozvaděče bude zhotoven přepínač sítí a zásuvka pro mobilní náhradní zdroj, který bude napájet zařízení v dopravně Chroboly, nové přejezdy a osvětlení zastávky Ovesná.

Na přejezdu **P1466** v **km 36,795** bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce. Železniční svršek je navržen podle zadání a požadavků ST z kolejnic 49 E1, železniční spodek bude navržen dle provedení geotechnického průzkumu, v nezbytném rozsahu bude upravena živičná vozovka v okolí přejezdové konstrukce.

V **km 36,751** se nachází stávající trubicí propustek v km 36,751, který převádí vodu z příkopu a občasné vodoteče. Vzhledem k špatnému technickému stavu propustku bude navržen nový trubicí propustek stejného profilu (předpokládáme stejný profil 0,60 m) v odsunutě poloze o cca 10 m směrem do stanice (km cca 36,741).

Každý releový domek bude konstruován jako typový objekt z plechové sendvičové konstrukce o velikosti 3,6 x 2,5 m.

Dle požadavku investora bude mít releový domek tyto hodnoty:

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

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

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

Objekt má požární výšku  $h = 0$  m, konstrukční systém je nehořlavý.

#### KONCEPCE POŽÁRNÍ BEZPEČNOST STAVEB:

Požární bezpečnost staveb je řešena podle následujících norem:

ČSN 73 0804	Výrobní objekty
ČSN 73 0810	Společná ustanovení
ČSN 73 0818	Obsazení objektu osobami
ČSN 73 0821	Požární odolnost stavebních konstrukcí
ČSN 73 0872	Ochrana staveb proti šíření požáru vzduchotechnickým potrubím
ČSN 73 0873	Zásobování požární vodou
ČSN 06 1008	Požární bezpečnost tepelných zařízení

a ostatních norem a předpisů souvisejících s požární bezpečností staveb.

Reléový domek tvoří jeden požární celek.

#### Dělení do požárních úseků:

N 1.1 – rel.domek

#### ODOLNOSTI STAVEBNÍCH KONSTRUKCÍ - VÝPOČET:

##### **Požární úsek dle ČSN 73 0804 N 1.1: reléový domek**

Počet užit. podl. v objektu .....	1 [-]
Poč.užit.nadz.pod.v objektu .....	1 [-]
Materiál konstrukce .....	nehořlavý DP1
Zařazení dle ČSN 73 0873 .....	nevýrobní objekt
Koef. $k_4$ .....	1,00 [-]
Koef. $k_7$ .....	1,00 [-]

Skupina výrob a provozů ..... **typ 1**  
 Poloha úseku - podlaží ..... **nadzemní**  
 Koeficient c ..... **1,00**  
 $\Delta c_1$  ..... **0,00**  
 $\Delta c_2$  ..... **0,00**  
 $\Delta c_3$  ..... **0,00**

#### Místnosti požárního úseku:

Název místnosti	Plocha S [m <sup>2</sup> ]	Výš. h <sub>e</sub> [m]	Nahod. p <sub>n</sub> [kg.m <sup>-2</sup> ]	Dodat. p <sub>s</sub> [kg.m <sup>-2</sup> ]	Stálé p <sub>s</sub> [kg.m <sup>-2</sup> ]	p <sub>1</sub> [e.r.]	p <sub>2</sub> [e.r.]	Koef. k <sub>p1</sub> [-]	Koef. k <sub>p2</sub> [-]	Otvory S <sub>o</sub> /h <sub>o</sub> [m <sup>2</sup> /m]	Čís. pod. [-]	Otvor v pod. [m <sup>2</sup> ]	Pol. tab. [-]
rel.domek	9,00	2,50	25,00	0,00	2,00	1,40	0,15	0,90	1,00	/-	1	0,00	

#### Výsledky výpočtu:

Pravděpodobná doba požáru  $\tau$  ..... **105,93** [min]  
 Ekvivalentní doba požáru  $\tau_e$  ..... **22,00** [min]  
 Stupeň požární bezpečnosti pož.úseku (SPB) ..... **I**  
 Teplota v hořícím prostoru ..... **478,56** [°C]  
 Plocha požárního úseku S ..... **9,00** [m<sup>2</sup>]  
 Plocha otvorů pož.úseku S<sub>o</sub> ..... **0,00** [m<sup>2</sup>]  
 Průměrná výška otvorů pož.úseku h<sub>o</sub> ..... **0,00** [m]  
 Průměrná světlá výška pož.úseku h<sub>s</sub> ..... **2,50** [m]  
 Průměrné požární zatížení p<sub>s</sub> pruhem ..... **24,20** [kg.m<sup>-2</sup>]  
 Požární zatížení p ..... **27,00** [kg.m<sup>-2</sup>]  
 Maximální plocha pož.úseku ..... **7 596,14** [m<sup>2</sup>]  
 Čas zakouření t<sub>e</sub> ..... **1,66** [min]  
 Pravděpodobnost vzniku a rozšíření požáru p<sub>1</sub> ..... **1,40** [e.r.]  
 Pravděpodobnost rozsahu škod zp. požárem p<sub>2</sub> ..... **0,66** [e.r.]

#### ODOLNOSTI STAVEBNÍCH KONSTRUKCÍ PRO I SPB:

Dle tabulky 10 pol. 1-12 pro poslední nadzemní podlaží:

Požární stěny a stropy	REI 15DP1	Požární stěny se nevyskytují – celý objekt je jeden požární úsek Strop nad objektem bude s požární odolností REI 30 DP1
Požární uzávěry	EW 15DP1	Dveře v obvodové stěně budou dle požadavku investora s požární odolností EI 30 DP1. Dveře budou trvale zamčené a z tohoto důvodu není nutno osadit samozavírač.
Obvodové stěny	REW 15DP1	Obvodové stěny jsou dle požadavku investora s požární odolností EI 30 DP1

#### EVAKUACE:

V objektu se nepočítá s trvalým pobytem osob. V případě údržby je počítáno se 2 osobami. Na únikové cestě jsou dveře šířky 0,9 x 2,0 m. Evakuaci z PÚ je možno v tomto případě považovat za vyhovující.

#### ODSTUPOVÉ VZDÁLENOSTI:

Z důvodu, že obvodový plášť i dveře v obvodové stěně jsou s požární odolností 30 minut, odstupy se v tomto případě nestanovují.

#### POŽÁRNÍ VODA:

Dle ČSN 73 0873 čl. 4.4.a)3) je možno u požárních úseků řešených dle ČSN 73 0804 s plochou menší jak 30 m<sup>2</sup> od vnějšího požárního místa upustit.

##### b) Vnitřní odběrná místa

Od zařízení pro zásobování požární vodou lze upustit, v PÚ je  $p \cdot S$  = menší jak 9 000.

#### PROTIPOŽÁRNÍ ZÁSAH:

Pro prvotní zásah se uvažuje s hasicími přístroji:

##### Požadavky na zásobování požární vodou a na počet PHP

Počet PHP ..... 1 (přesně 0,61)

PHP v objektu nebude. Hasící přístroj s hasící schopností 113 B o 6ti hasících jednotkách si bere s sebou pracovník obsluhy.

Vnější zásahové cesty a zásahové cesty se nepožadují. Přístupová komunikace vede k objektu, má šířku minimálně 3,0 m. Přístupová komunikace umožňuje příjezd vozidel alespoň do vzdálenosti 10 metrů od vchodů do objektu, kterými se předpokládá vedení protipožárního zásahu.

#### TECHNICKÁ ZAŘÍZENÍ:

##### Prostupy rozvodů:

Prostupy rozvodů požárně dělícími konstrukcemi nebudou. Celý objekt je jeden požární úsek.

##### Vytápění:

Objekt je temperován pomocí elektrických přímotopů. Použití lokálních spotřebičů je dle ČSN 061008.

##### El. energie:

Elektroinstalace bude provedena odbornou osobou. Ke kolaudaci bude předložena revizní zpráva el. instalace.

Hlavní vypínač je u vstupu do objektu.

##### Vzduchotechnika:

Prostory objektu jsou větrány pomocí ventilátoru osazeného v obvodové stěně. V tomto případě se nejedná o VZT zařízení.

Ing. Yveta Jílková

V Plzni dne 10.08.2020

## **příloha č.2**

### **DIO**

IP 22

POZOR



ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD  
ev.č. 1467  
UZAVŘEN

Chroboly

788

Podlesí

Chrobolský p.

směr OVESNÉ

828

Dopravní značení které bude v rozporu s přechodným značením bude zneplatněno.

DIO - Rekonstrukce přejezdu ev.č. 1467



DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Jan Nevšimal - JANEV  
Provozovna: Planá 85  
370 01 České Budějovice

Tel.: 777 227 534  
E-mail: pekar@janev.cz

Vypracoval: Karel Pekař

Objednatel: TMS Projekt.

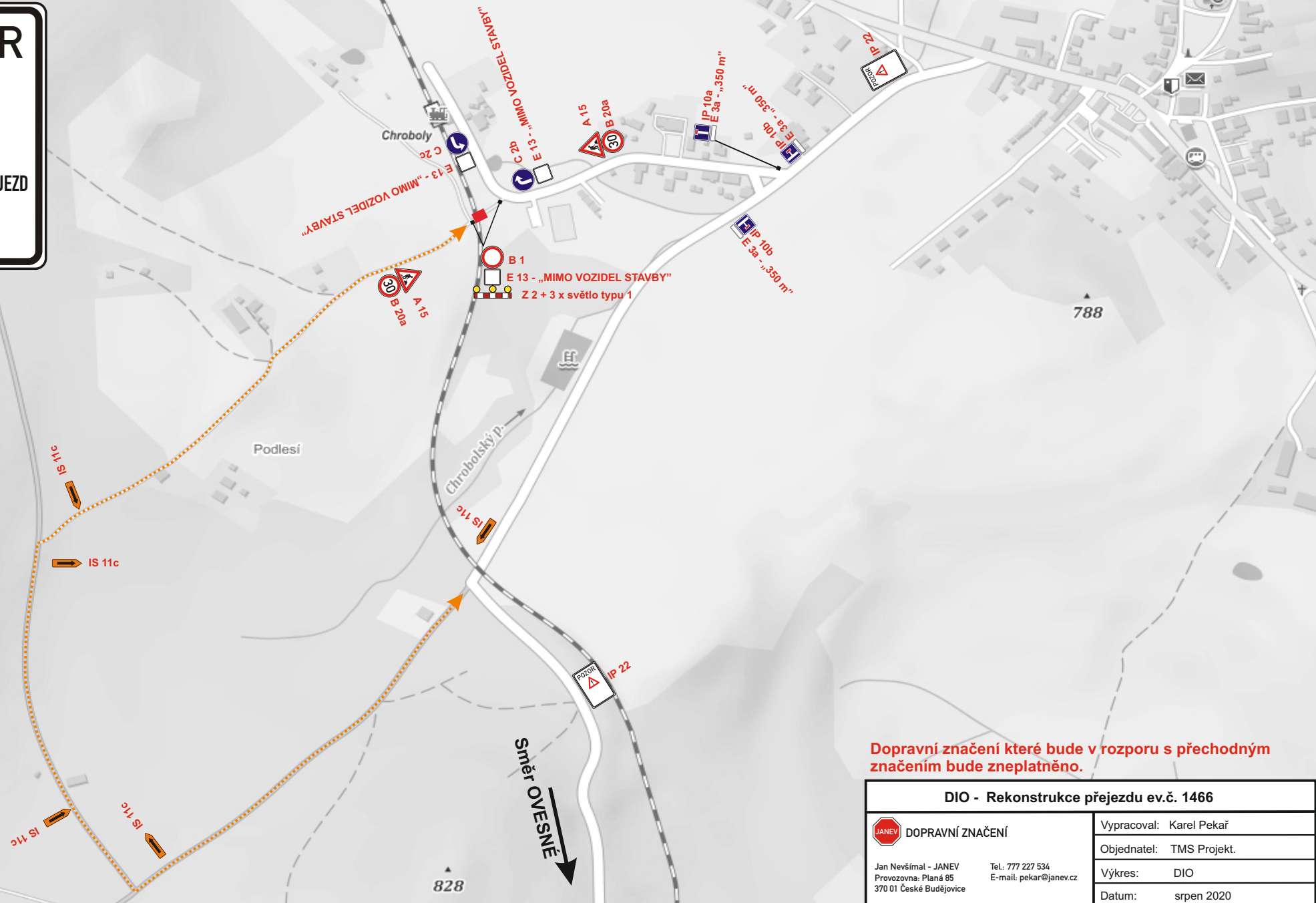
Výkres: DIO


Datum: srpen 2020



dopravní značení





DIO - Rekonstrukce přejezdu ev.č. 1466	
 <b>DOPRAVNÍ ZNAČENÍ</b>  Jan Nevšímal - JANEV Provozovna: Planá 85 370 01 České Budějovice  Tel.: 777 227 534 E-mail: pekar@janev.cz	Vypracoval: Karel Pekař
	Objednatel: TMS Projekt.
	Výkres: DIO
	Datum: srpen 2020

### **příloha č.3**

## **Harmonogram nepřetržité výluky**

**příloha č.3**

**Délka nepřetržité kolejové výluky v úseku Chroboly - Zbytiny**

Stavba	počet dní									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
„Výstavba PZS v km 38,188 (P1468) a 36,795 (P1466) trati Číčenice – Volary“ <i>realizace - SO 02 Přejezd v km 36,795</i>	x	x	x	x	x					
„Výstavba PZS v km 37,303 (P1467) trati Číčenice – Volary“ <i>realizace - SO 03 Přejezd v km 37,303</i>						x	x	x	x	x