

Obsah:

B.1. Souhrnná technická zpráva.....	2
B.1.1. Zhodnocení staveniště	2
B.1.2. Průzkumy a podklady	3
B.1.3. Ochranná pásma.....	3
B.1.4. Koncepce stavby.....	4
B.1.4.1. Účel stavby	4
B.1.4.2. Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby	4
B.1.4.3. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení	4
B.1.4.4. Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO	5
B.1.4.5. Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby.....	14
B.1.4.6. Požadavky stavby na zdroje.....	15
B.1.4.7. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci	15
B.1.4.8. Napojení na dopravní systém.....	15
B.1.4.9. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění.....	15
B.1.4.10. Bezpečnost práce	15
B.1.4.11. Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby	16
B.1.4.12. Podmiňující předpoklady	16
B.1.4.13. Statické výpočty.....	16
B.1.5. Údaje o splnění stanovených podmínek	16
B.1.6. Příprava pro výstavbu	17
B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	18
B.1.8. Výjimky z předpisů	18
B.2. Provozní a dopravní technologie	18
B.3. Vliv stavby na životní prostředí.....	21
B.4. Odolnost a zabezpečení stavby	26
B.5. Energetické výpočty	28
B.6. Protikorozní ochrana	28
B.7. Graf dynamického průběhu rychlostí.....	28
B.8. Dopravní opatření	28
B.9. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	29
B.10. Úspora energie a ochrana tepla.....	29
B.11. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	29
B.12. Ochrana obyvatelstva	29
B.13. Bezbariérové užívání	29

B.1. Souhrnná technická zpráva

B.1.1. Zhodnocení staveniště

V rámci stavby dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu P5576, úpravě železničního svršku, spodku a přejezdové konstrukce včetně rozšíření přejezdové konstrukce o přechod pro chodce a cyklisty a propojení chodníků po obou stranách přejezdu P5576.

Navrženými úpravami se zvýší se bezpečnost jízdy silničních a železničních vozidel, bezpečnost chodců a cyklistů a komfort obsluhujících zaměstnanců.

Dopravní nároky na dopravní infrastrukturu v okolí stavby nejsou významné, většina strojů a materiálu je možné dopravit po silnici nebo železnici.

Propustnost železniční trati se zásadním způsobem nezmění. Rekonstrukcí technologie zabezpečovacího zařízení a z toho vyplývajících návazných prací se zvýší bezpečnost jízdy silničních i železničních vozidel, bezpečnost chodců a cyklistů a komfort obsluhujících zaměstnanců.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude postaven nový technologický domek (RD) u přejezdu P5576
- bude osazeno celkem pět nových výstražníků. Všechny výstražníky budou vybaveny plastovými světelnými skříněmi a budou osazeny na nové betonové základy
- bude provedena nová místní kabelizace k výstražníkům
- bude realizována úprava stávající elektrické přípojky pro nový RD
- bude provedena úprava železničního svršku s vazbou a realizovanou stavbu „Rekonstrukce výhybek v žst. Kamenný Újezd“ a nestavební projekt poskytnutý objednatelem
- bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu pro silniční provoz a bude vybudován samostatný přechod pro chodce a cyklisty
- bude provedena úprava železničního spodku a odvodnění

Hodnocení staveniště z hlediska životního prostředí je řešeno v bodě B.3.

Popis stávajícího stavu:

- zabezpečovací zařízení

Přejezd P5576 v km 106,182 trati Horní Dvořiště st. hr. – České Budějovice je úrovnovým křížením železnice s místní komunikací v obci Kamenný Újezd u ČB. Nachází se na včelenském záhlaví žst. Kamenný Újezd u Českých Budějovic a je jednokolejný. V současné době je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu PZZ 3SBI PZZ-EA. Zařízením pro spolupůsobení vlaku jsou počítače náprav typu AZF. Technologická výstroj PZZ je umístěna v technologickém domku umístěném vlevo za přejezdem ve směru staničení, na pozemku 2680/1 ve vlastnictví Obce Kamenný Újezd. Kontrolní a ovládací prvky přejezdu jsou umístěny ve stávajícím JOP dopravní Kamenný Újezd u ČB, která je dálkově ovládána ze stanoviště výpravního DOZ HD v Českých Budějovicích. PZZ bylo uvedeno do provozu v roce 1999. Výstraha je účastníkům silničního provozu dávána třemi výstražníky. Výstražník vpravo za přejezdem ve směru staničení je vybaven dvěma světlovými skříněmi.

- sdělovací zařízení

U stávajícího technologického domku PZZ je umístěn VTO.

- Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení
PZZ je napájeno z RZZ žst. Kamenný Újezd u ČB. Napájecí kabel je ukončen v samostatném rozvaděči u stávajícího technologického domku.

- Železniční svršek a spodek

Stávající železniční svršek je soustavy S49 na betonových pražcích SB8, rozdělení „d“, upevnění žebrové, pružné (ZP) – podkladnicové upevnění pomocí pružné svěrky SK12. Kolejové lože štěrkové otevřené, v místě přejezdu zapuštěné. Kolej je v místě přejezdu v oblouku o poloměru $R = 293$ m a převýšení $D = 120$ mm. Vlastní přejezd se nachází v konci první přechodnice / vzestupnice. Sklon trati 7,61 ‰. Železniční spodek nebyl sanován. Stávající odvodnění je částečně řešeno nezpevněnými příkopy, které jsou propojeny silničním trubním propustkem. Vpravo před přejezdem ve směru staničení vyúsťuje trativodní odvodnění.

- Železniční přejezdy

Stávající přejezdová konstrukce je celopryžová typu Strail, osazená do betonových závěrných zídek. Délka přejezdové konstrukce 8 m.

B.1.2. Průzkumy a podklady

Projektová dokumentace je zpracována na základě požadavku zadavatele obsažených ve zvláštních technických podmínkách v rámci výběrového řízení dodavatele projektové dokumentace. Byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu. Jako dalších podkladů bylo použito:

- smlouva o dílo
- místní šetření a vstupní porada
- geodetické a mapové podklady získané na katastrálním úřadě
- geodetické zaměření skutečného stavu
- vyjádření jednotlivých správců sítí a správních orgánů
- příslušné normy a předpisy
- směrnice generálního ředitele č.11/2006 ve znění změny č. 1 přílohy č. 1, přílohy č. 2
- katastrální mapy

B.1.3. Ochranná pásma

V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:

- Správa železnic, státní organizace
 - CTD Centrum telematiky a diagnostiky
 - ČEVAK a.s.
 - E.ON Česká republika, s.r.o.
 - CETIN a.s.
-
- seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace – viz. H. Doklady. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.
 - stavba se nenachází v blízkosti chráněné krajinné oblasti. V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.
 - stavba bude prováděna v obvodu dráhy převážně na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby nedojde ke kácení dřevin.
 - při stavbě dochází k trvalému záboru ZPF na pozemku p.č. 2388/2 v katastrálním území Kamenný Újezd (662925) v majetku pana Daniela Hubáčka a paní Denisy Hubáčkové.

- stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa.

B.1.4. Koncepce stavby

B.1.4.1. Účel stavby

Důvodem k realizaci stavby je požadavek na rekonstrukci stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení, přejezdové konstrukce a propojení chodníků po obou stranách přejezdu výstavbou nového přechodu pro chodce a cyklisty. Stávající přejezdová konstrukce je již značně opotřebovaná. Umístění stavby je dáno polohou zařízení a nelze na něm nic měnit.

Dosavadní technický stav přejezdu a PZS je již nevyhovující z důvodu vzrůstajícího dopravního zatížení místní komunikace, která vede přes železniční přejezd. Z tohoto důvodu a z důvodu vyšší bezpečnosti bylo rozhodnuto o nahrazení zastaralé technologie za novou technologii. Stávající zařízení budou vyměněna za nová.

V rámci stavby dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu P5576, úpravě železničního svršku, spodku a přejezdové konstrukce včetně rozšíření přejezdové konstrukce o přechod pro chodce a cyklisty a propojení chodníků po obou stranách přejezdu P5576.

Navrženými úpravami se zvýší se bezpečnost jízdy silničních a železničních vozidel, bezpečnost chodců a cyklistů a komfort obsluhujících zaměstnanců.

Vše je patrné z výkresové dokumentace.

Stavba je situována takto:

- Začátek úprav km 106,129 439
- Konec úprav km 106,505 027

B.1.4.2. Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách a podmínky uvedené v příslušných vyhláškách SŽDC (ČD). Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC (ČD), TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pro stavbu na dráze platí ve všech jejích částech podmínky uvedené v Technických a kvalitativních podmínkách SŽDC (ČD), schválených pod č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000 včetně následných změn a aktualizací. Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení bude doplněno dle vyhlášky 577/2004Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v intravilánu.

B.1.4.3. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení

- požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy SŽDC, s.o (ČD), TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí
- vzhledem k povaze stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na architektonicko urbanistické řešení

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standardu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na drahách.

B.1.4.4. Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

- PS 11 – 01 – 31 PZZ přejezdu P5576 v km 106,182

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce technologie PZZ. Nově bude použito zařízení 3. kategorie PZZ 3ZBI s celými závory.

Přejezd bude osazen čtyřmi stojany závor se závory a jedním výstražníkem bez závor. Stojany závor A, C a D budou postaveny na nový betonový základ a osazeny dvěma světelnými skříněmi. Stojan závor F a výstražník B budou postaveny na nový betonový základ a osazeny jednou světelnou skříní. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na příjezdové a přístupové komunikace k přejezdu a světelné skříně výstražníků budou doplněny dopravní značkou A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Použité výstražné kříže A32a nebudou zvýrazněny reflexním žlutozeleným podkladem. Dle „Vzorových listů staveb na pozemních komunikacích VL 6.1 – Svislé dopravní značky“ s účinností od 1. srpna 2019 bude použita dopravní značka A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v provedení s délkou ramene 1200mm – „velký kříž“. Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace.

Bude provedena výměna stávajících DZ č. A30 – železniční přejezd bez závor za nové DZ č. A29 – železniční přejezd se závory.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno o akustickou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění přejezdu v intravilánu obce. V prostoru chodníku bude na závorech umístěna mechanická zarážka slepecké hole.

Technologie PZZ bude umístěna v novém betonovém technologickém objektu, umístěném v blízkosti přejezdu, nově na pozemku Správy železnic. Kolem technologického domku bude zřízena zpevněná plocha šíře 1 m z důvodu zamezení růstu nežádoucí vegetace. U domku bude umístěna společná přístrojová skříň obsahující skříňku místního ovládání, telefonní objekt a rozvaděč elektrické přípojky. Dveře technologického domku budou opatřeny signalizací neoprávněného vstupu, s přenosem informací do diagnostiky LDS v ŽST Kamenný Újezd u ČB.

PZZ bude vybaveno záznamovým zařízením stavové a provozní diagnostiky.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ budou umístěny ve stávajícím JOP ŽST Kamenný Újezd u ČB a pracovišti dispečera DOZ HD v Českých Budějovicích. Bude provedena úprava SW staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Kamenný Újezd u ČB, úprava bude provedena v nočních hodinách.

Prostředky pro spolupůsobení vlaku budou využity stávající počítače náprav umístěné v přilehlých traťových úsecích.

Napájení přejezdu bude ze stávající elektrické přípojky, z podružného měření pro zabezpečovací zařízení.

Jako náhradní zdroj elektrické energie bude použit akumulátor s delší životností (NiCd) v takovém provedení, aby byla splněna podmínka zajištění osmihodinového napájení zabezpečovacího zařízení při výpadku hlavního napájení.

Bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy a doplněna stávající dokumentace KSU a TP.

- SO 11 – 10 – 01 Železniční svršek na přejezdu P5576 v km 106,182

Směrové poměry koleje

Kolej v místě přejezdu bude v přechodnici, úprava GPK se provede v celkové délce 375,588 m mezi ZÚ km 106,129 439 a KÚ km 106,505 027.

Osa je navržena tak, že na začátku úprav navazuje na již realizovanou stavbu „Rekonstrukce výhybek v žst. Kamenný Újezd“, na konci úprav pak na nestavební projekt, který byl poskytnutý objednatelem. Napojení na poskytnutý nestavební projekt bylo požadováno.

Směrové parametry byly navrženy s ohledem na minimalizaci bočních posunů vůči stávající ose koleje.

Tabulka navržených směrových poměrů koleje:

označení	staničení	směrový prvek	délka[m]
ZÚ	km 106,129 439	Přímá	14,951
ZP	km 106,144 390	Přechodnice n=6,90V; A=130; m=0,478m; T=147,632m; klotoida	58,000
ZO	km 106,202 390	Oblouk R=293m; V=70km/h; D=120mm; l=78mm; alfas=43,9844°	164,595
KO	km 106,366 984	Přechodnice n=7,46V; A=136; m=0,558m; T=149,765m; klotoida	62,667
KP=ZP	km 106,429 652	Přechodnice n=7,46V; A=135; m=0,562m; T=49,699m; klotoida	62,667
ZO	km 106,492 319	Oblouk R=291m; V=70km/h; D=120mm; l=79mm; alfas=8,6716°	12,709
KO=KÚ	km 106,505 027		

Sklonové poměry koleje

Niveleta koleje kopíruje stávající stav s kladnými zdvihy v celém úseku úprav GPK. V rámci stavby budou zřízeny lomy sklonu dle tabulky níže.

Niveleta temene kolejnice je navržena tak, že na začátku úprav navazuje na již realizovanou stavbu „Rekonstrukce výhybek v žst. Kamenný Újezd“, na konci úprav pak na nestavební projekt, který byl poskytnutý objednatelem. Napojení na poskytnutý nestavební projekt bylo požadováno.

Tabulka navržených sklonových poměrů koleje:

staničení	výška[B.p.v.]	sklon[‰]	délka[m]	Rv[m]	tz[m]	yv[m]
km 106,129 439		474,675	stáv. / -12,725 6,438			
km 106,135 877		474,593	-12,725 / -8,096 82,672	2500	5,786	0,007
km 106,218 549		473,924	-8,096 / -9,471 282,075	10000	6,874	0,002
km 106,500 624		471,252	-9,471 / -8,424 4,403	5000	2,618	0,001
km 106,505 027		471,215	-8,424 / n. proj.			

Železniční svršek

V místě přejezdu se stávající kolej v délce 74,831 m (75 m vnějšího kolejnicového pásu) vyřízne a vyjme, v celém rozsahu se železniční svršek se nahradí novým. Řezy koleje budou v km 106,170 091 a km 106,244 922. Nový železniční svršek je navržen z nových kolejnic 49E1 (třída oceli R260) na nových betonových pražcích délky 2,42 m o hmotnosti 270 kg. Rozdělení pražců „u“, svěrky Skl24, upevnění pružné. V rámci stavby je počítáno s použitím dlouhých kolejových pásů dl. 75 m. Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozi úpravě, celkem se jedná o drobné kolejivo na 23 ks betonových pražců.

Kolejové lože (KL) bude z drceného kameniva frakce 31,5/63 [mm] v minimální tloušťce 350 mm pod ložnou plochou pražce. Kolejové lože bude nové a upravené do předepsaného tvaru. Kolejové lože bude v místě úprav železničního spodku zřízeno se skloněnou plání tělesa železničního spodku – $E_{pl, ZKPP} = \min. 80$ MPa. V místech, kde bude provedena pouze úprava GPK bude kolejové lože doplněno do požadovaného profilu.

Směrová a výšková úprava vychází ze stávajícího stavu GPK a požadavků investora ke koordinaci s navazující stavbou „Rekonstrukce výhybek v žst. Kamenný Újezd“, která byla realizována v době projekčních prací a nestavebním projektem. Geometrická poloha koleje (GPK) se upraví trojím podbitím v délce 375,588 m ZÚ km 106,129 439 a KÚ km 106,505 027. V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím v celkové délce 375,588 m ZÚ km 106,129 439 a KÚ km 106,505 027 po cca 6 měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdovou konstrukci, provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice a vyznačení objízdné trasy.

- Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu SŽDC S3 – část III. Zajištění bude provedeno technologiemi geodetického kontinuálního měření (pomocí technických zařízení umožňujících kontinuální záznam polohy podrobných bodů koleje vztažené k ŽBP).

V rámci stavby se neuvažuje s osazením nových zajišťovacích značek.

- **SO 11 – 11 – 01 Železniční spodek na přejezdu P5576 v km 106,182**

V závislosti na požadavcích přejezdové konstrukce, zesílené konstrukce pražcového podloží a výsledcích geotechnického průzkumu byl navržen železniční spodek v tomto složení (ve směru od shora):

- V místě zesílené konstrukce pražcového podloží
 - pláň tělesa železničního spodku – pravostranná 5% – $E_{pl, ZKPP} = 82 \text{ MPa}$
 - konstrukční vrstva z minerální směsi fr. 0/32 tl. 200 mm, ($I_d=1,00$)
 - šterkodrť stmelená cementem tl. 350 mm ($I_d=1,00$, $PS=100\%$)
minimální pevnost stabilizace C3/4
 - mech. zlepšená zemní pláň s úpravou a zhutněním – pravostranný sklon 5%

U této konstrukce se při hutnění po vrstvách na každé vrstvě spolehlivě dosáhne potřebné únosnosti. Pláň tělesa železničního spodku bude mít minimální modul přetvárnosti $E_{pl, zkp} = 80 \text{ MPa}$. Na zemní pláni a konstrukční vrstvě železničního spodku bude při realizaci zjištěn modul přetvárnosti, tak aby bylo na zemní pláni a pláni tělesa železničního spodku dosaženo požadovaných hodnot. Úprava konstrukčních vrstev železničního spodku bude realizována v celkové délce 55,221 m a to včetně náběhových klínů.

V rámci stavby se s ohledem na třídu pozemní komunikace křížící železniční trať uvažuje se skladbou zesílené konstrukce pražcového podloží odpovídající typu 3 ZKPP ve smyslu vzorového listu SŽDC Ž 4.2. Délka přechodové oblasti ZKPP je navržena v souladu s čl. 15 vzorového listu SŽDC Ž 4.2 v minimální délce 5,0 m.

Důležité upozornění:

Vzhledem ke skladbě a technologickým přestávkám je zapotřebí počítat z délkou silniční výluky minimálně 12 dní s tím, že 9 dní bude doprava vedena po objízdě trase, zbylé 3 dny může být doprava řízena kyvadlově, případně po objízdě trase. Délka traťové výluky bude 9 dní.

Při provádění je nutná zvýšená opatrnost pro přítomnost kabelových podchodů v okolí stavby.

Odvodnění spodní stavby přejezdu bude provedeno novým podélným pravostranným trativodem celkové délky 71 m ve sklonu 8,593 ‰. Trativodní potrubí bude z trub děrovaných s celkem čtyřmi plastovými šachtami DN 400 s těžkým poklopem. Trativodní potrubí je navrženo z trubek z plastických hmot PEHD, které jsou určeny pro použití při zvýšených nárocích na únosnost, bude použit profil DN 150, trativodní potrubí bude částečně perforované v úhlu 220°. Potrubí bude umístěno perforacemi směrem nahoru. Trativod bude vyústěn svodným potrubím z kontrolní šachty KŠ3 do stávajícího příkopu. Svodné potrubí bude procházet kolmo k ose koleje v km 106,243 127, bude mít podélný sklon 10 ‰ a bude celkové délky 8 m. Výúst bude provedena odlážděním z lomového kamene. Po celé délce trativodu

budou umístěny celkem 4 šachty (1x vrcholová šachta VŠ1 a 3x kontrolní šachta KŠ1 – KŠ3).

Výplň trativodu bude tvořena:

- štěrk frakce 16/32 mm
- trativodní roura PEHD DN 150
- separační geotextilie s pevností v tahu min. 24 kN/m
- vyrovnávací vrstva ze štěrku frakce 4/8 tl. 50 mm
 - trativod bude v místě přejezdové konstrukce podbetonován betonem tř. C 20/25 tl. 100 mm

V rámci tohoto stavebního objektu budou dále provedeny tyto úpravy:

Úprava příkopu vlevo před přejezdem:

- dojde k úpravě zpevnění stávajícího příkopu v délce 13 m. Podélný sklon bude 10,513‰. Tvarovky TZZ3 budou uloženy do podkladního betonu C 12/15 min. tl. 100 mm. Přechody mezi jednotlivými zpevněními budou tvořeny dlažbou z lomového kamene na délce 1 m.

Úprava příkopu vpravo před přejezdem:

- dojde k úpravě zpevnění stávajícího příkopu v délce 20 m. Podélný sklon bude 19,575‰. Tvarovky TZZ3 budou uloženy do podkladního betonu C 12/15 min. tl. 100 mm. Přechody mezi jednotlivými zpevněními budou tvořeny dlažbou z lomového kamene na délce 1 m.

Rozšíření drážní stezky v km 106,171 779 – km 106,180 569:

- z důvodu budování nového trativodu bude stávající rozšíření drážní stezky krabicovými díly U3 demontováno a odstraněno a nově vybudováno. Rozšíření drážní stezky bude realizováno krabicovými díly U3 na celkové délce 9 m na pravé straně koleje. Krabicové díly budou uloženy na podkladní beton třídy C 12/15 min. tl. 100 mm. Podkladní beton bude realizován na základové spáře ve sklonu 5 % ve směru od koleje. Zásyp krabicových dílů bude tvořen propustným nenamrzavým materiálem a výsivkou tl. 100 mm, která bude tvořit drážní stezku.

Rozšíření drážní stezky v km 106,344 057 – km 106,414 277

- z důvodu nedostatečné šířky drážní stezky bude realizováno rozšíření drážní stezky pomocí krabicových dílů U3 na celkové délce 71 m na levé straně koleje. Krabicové díly budou uloženy na podkladní beton třídy C 12/15 min. tl. 100 mm. Podkladní beton bude realizován na základové spáře ve sklonu 5 % ve směru od koleje. Zásyp krabicových dílů bude tvořen propustným nenamrzavým materiálem a výsivkou tl. 100 mm, která bude tvořit drážní stezku.

Úprava odvodnění vlevo před přejezdem – prodloužení zatrubněného příkopu:

- vlevo před přejezdem se nachází stávající silniční propustek DN 300, který převádí vodu pod místní komunikací a propojuje stávající železniční příkopy po obou stranách komunikace. Z důvodu rozšíření

stávajícího přejezdu o přejezdovou konstrukci pro chodce a cyklisty bude propustek prodloužen novými hrdlovými ŽB rourami DN 300 z betonu C35/45. Trouby budou uloženy na podkladní betonové pražce, které budou součástí ŽB sedla z betonu C25/30-XF3 vyztužené kari sítí 8 mm (100 x 100) s krytím výztuže 56 mm. Celková délka úpravy bude 7 m, prodloužení bude tvořeno propojovacím potrubím, hrdlovým potrubím a prefabrikovaným čelem s šikmým čelem se sklonem 1,5:1. Čelo bude uloženo na základ z betonu C25/30 – XF3 a pískový podsyp. Základ pod čelo bude o min. rozměrech 1,2 x 0,5 x 0,85 [m]. Stávající římsa propustku bude v místě napojení nového a stávajícího potrubí DN 300 ubourána.

Prefabrikovaná čela, základy pod čela, ŽB hrdlové trouby DN 300 budou opatřeny 1x ALP a 2x ALN.

Do prodloužení bude zaústěno odvodnění vody z nově budovaného chodníku, který je předmětem SO 11 – 13 – 01 této stavby. V rámci realizace tohoto SO je zapotřebí provést do nového potrubí otvor DN/OD 110 v blízkosti napojení na stávající potrubí DN 300.

Úprava odvodnění vpravo před přejezdem – prodloužení zatrubněného příkopu:

- vpravo před přejezdem se nachází stávající zatrubněné odvodnění z trub plastických DN 200, které odvádí vodu ze zpevněného příkopu do kanalizační šachty a pak dále do původního systému odvodnění. V rámci realizace stavby „Rekonstrukce výhybek v žst. Kamenný Újezd“ v roce 2020 byl příkop zpevněn a bylo počítáno s využitím stávajícího systému odvodnění. V rámci této stavby bude stávající odvodnění DN 200 prodlouženo novým potrubím z plastických hmot DN 200 v celkové délce 7 m, potrubí bude uloženo do betonového lože s obetonováním min. tl. 150 mm. Vtok bude vytvořen odlážděním z lomového kamene a zpevnění dna na vtoku pomocí TZZ 3 (viz. výše).

Pročištění příkopů:

- V rámci stavby budou navazující dotčené úseky pročištěny vždy na délce 10 m stávajících příkopů.

Na všech úpravami dotčených místech dojde k úpravě terénu a bude provedeno ohumusování a osetí travním semenem.

Návrh odvodnění je zpracován v souladu s TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic, předpisem SŽDC S4 a se Vzorovými listy železničního spodku SŽDC Ž3.

- SO 11 – 13 – 01 Přejezdová konstrukce přejezdu P5576 v km 106,182

Přejezdová konstrukce – zatížení silniční dopravou

Přejezdová konstrukce rekonstruovaného přejezdu bude délky 8,4 m. Je navržena celopryžová konstrukce tvořena vnitřními a vnějšími panely s betonovými závěrnými zídkami určena pro použití na méně frekventované místní komunikace s menším počtem přejezdů těžkých nákladních vozidel. Přejezdovou konstrukci tvoří 2x 7ks vnějších panelů a 7ks vnitřních panelů. Skladebný modul celopryžové přejezdové konstrukce je 1,2 m. Vnější panely jsou navrženy šířky 900 mm (kolmo k ose koleje), tak aby vzniknul prostor 320 mm

mezi hlavou pražce a závěrnou zídou. Vnější panely jsou uloženy na betonové závěrné zídce tvaru T délky 8,4 m na každé straně přejezdu. Závěrné zídky jsou uloženy na základové prefabrikáty. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25, v pravém podbetonování budou zřízeny odvodňovací otvory á 300 mm

Délka přejezdové konstrukce byla navržena s ohledem na skladebný modul přejezdové konstrukce, dále také na šířku silnice a minimální volnou šířku pozemní komunikace 5,0 m.

Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozi úpravě, více v samostatném stavebním objektu železničního svršku.

V prostoru mezi přejezdovými konstrukcemi bude umístěna jedna pojistka proti posuvu, kterou bude stabilizována přejezdová konstrukce s modulem 1,2 m na místní komunikaci.

Přejezdová konstrukce – zatížení chodci a cyklisty

Přejezdová konstrukce nového přechodu pro chodce a cyklisty, který bude součástí přejezdu P5576, bude délky 3,6 m. Je navržena celopryžová konstrukce tvořena vnitřními a vnějšími panely s betonovými závěrnými zídками určena pro zatížení chodci a cyklistickou dopravou. Přejezdovou konstrukci tvoří 2x 4ks vnějších panelů a 4ks vnitřních panelů. Skladebný modul celopryžové přejezdové konstrukce je 0,9 m (1,8 m). Vnější panely jsou navrženy šířky 950 mm (kolmo k ose koleje), tak aby vzniknul dostatečný prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídou. Vnější panely jsou uloženy na betonové závěrné zídce tvaru T délky 3,6 m na každé straně přechodu. Závěrné zídky jsou uloženy na základové prefabrikáty. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25, v pravém podbetonování budou zřízeny odvodňovací otvory á 300 mm

Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozi úpravě, více v samostatném stavebním objektu železničního svršku.

Konstrukce vozovky

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající místní komunikace. Úhel křížení železniční trati s komunikací je 101°.

Nová konstrukce vozovky s asfaltovým krytem se vybuduje ve vzdálenosti 11,85 m vlevo a 11,30 m vpravo ve směru staničení tratě, od křížení osy koleje s osou komunikace.

Nová konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D1-N-2, TDZ IV, podloží PIII.

Skladba vozovky:

• Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
• Spojovací postřik (0,3 kg/m ²)	PSA	(0,3 kg/m ²)	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108–1
• Spojovací postřik (0,3 kg/m ²)	PSA	(0,3 kg/m ²)	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108–1
• Štěrkodrt' 0/32, A	ŠD	150 mm	ČSN 73 6121

- | | | |
|----------------------|----|-------------------------|
| • Štěrkodrt' 0/32, A | ŠD | min. 150 mm ČSN 73 6121 |
|----------------------|----|-------------------------|

Deformační moduly:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| • na zemní pláni | $E_{def,2} \geq 45 \text{ MPa}$ |
| • na 1. konstrukční vrstvě ze ŠD | $E_{def,2} \geq 70 \text{ MPa}$ |
| • na 2. konstrukční vrstvě ze ŠD | $E_{def,2} \geq 100 \text{ MPa}$ |

Příčný sklon vozovky bude v blízkosti přejezdu totožný s podélným sklonem tratě. Průběh nivelety vozovky silnice je upraven, tak aby bylo dodrženo zaoblení vrcholovými a údolnicovými oblouky a pro plynulý přejezd přes přejezdovou konstrukci, úprava povrchu vozovky je patrná z výkresů.

Místní komunikace bude v místě přejezdu nově uložena mezi silniční obruby o rozměrech 0,15 x 0,25 x 1,00 [m] s výškou nášlapu +120 mm. Uložením místní komunikace do obrub dojde ke sjednocení řešení v okolí přejezdu do uceleného městského řešení komunikace.

V místech styku stávajícího a nového asfaltového krytu a nového asfaltového krytu se závěrnou zídou dojde k proříznutí styčné spáry a zalití spáry asfaltovou modifikovanou zálivkovou hmotou.

Odvodnění spodní stavby silnice zůstane stávající.

Konstrukce chodníku

Nově vybudovaná přejezdová konstrukce pro chodce a cyklisty bude propojena novým chodníkem, tak aby navazoval na stávající chodníky po obou stranách tratě. V rámci stavby dojde k prodloužení a úpravě zakončení stávajících chodníků a bude vybudován nový chodník jako propoj. Chodník bude vždy ukončen sníženou silniční obrubou s nášlapem +20 mm a varovným a signálním pásem realizovaným v uspořádání pro místa pro přecházení. Varovné a signální pasy budou dále realizované od místa půdorysného průmětu nových závor ve směru od koleje. Veškeré úpravy jsou patrné v výkresu č.3 „SITUACE“.

Konstrukce chodníku bude uložena do chodníkových obrub o rozměrech 0,08 x 0,25 x 1,00 [m]. Obruba blíže k silnici bude zapuštěna, druhá obruba bude realizována s nášlapem +60 mm a bude tvořit umělou vodící linii. Základní příčný sklon chodníku bude 2%, v místech styku s přejezdovou konstrukcí bude příčný sklon stejný s podélným sklonem koleje.

Nová konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D2-D-1, TDZ CH, podloží PIII.

Skladba vozovky:

• Betonová dlažba	DL	60 mm
• Kladecí vrstva ze šterku 4/8, A	Š	30 mm
• Šterkodrt' 0/32, A	ŠD	150 mm

Deformační moduly:

- na zemní pláni $E_{def,2} \geq 30 \text{ MPa}$
- na konstrukční vrstvě ze ŠD $E_{def,2} \geq 50 \text{ MPa}$

Odvodnění přejezdu a komunikace

Odvodnění přejezdu a místní komunikace je navrženo umístěním nové prahové vpusti z monobloků z polymerbetonu. Vpust bude umístěna vlevo od osy koleje ve vzdálenosti 6,30 m od osy koleje. Délka prahové vpusti bude 8,75 m s čistícím kusem na začátku žlabu v délce 1x 0,75 m. Podélný sklon prahové vpusti bude totožný s podélným sklonem koleje. Prahová vpust bude mít stavební výšku 0,595 m a stavební šířku 0,400 m, třída zatížení F900. Prahová vpust bude uložena do lože s opěrou z betonu C 30/37. Svedení vody do prahové vpusti bude zajištěno systémem příčných a podélných sklonů a nově uložených silničních obrub. Srážková voda z této vpusti bude svedena do přilehlého příkopu, vyústění vpusti bude obetonováno a vydlážděno lomovým kamenem.

Odvodnění přechodu pro chodce a cyklisty je navrženo umístěním nové prahové vpusti z monobloků z polymerbetonu. Vpust bude umístěna vlevo od osy koleje ve vzdálenosti cca 5,00 m od osy koleje, prahová vpust bude umístěna kolmo k nově uloženým chodníkovým obrubám. Délka prahové vpusti bude 2,66 m s čistícím kusem na začátku žlabu v délce 1x 0,66 m. Podélný sklon prahové vpusti bude totožný se základním příčným sklonem chodníku tedy 2%. Prahová vpust bude mít stavební výšku 0,280 m a stavební šířku 0,210 m, třída zatížení D400. Prahová vpust bude uložena do lože s opěrou z betonu C 30/37. Svedení vody do prahové vpusti bude zajištěno systémem příčných a podélných sklonů. Srážková voda z této vpusti bude svedena do prodloužení zatrubněného příkopu, který je součástí samostatného objektu SO 11 – 11 – 01 této stavby.

Vodorovné dopravní značení

V rámci tohoto SO dojde k obnově vodorovného dopravního značení v rozsahu úpravy pozemní komunikace, z důvodu vyšší životnosti použity úpravy VDZ plastické. Bude obnovena vodící čára V 4 (0,25) v celkové délce 54 m a vodící čára V 2b (1,5/1,5/0,25) v celkové délce 59 m.

Rozhledové poměry

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZZ, t.j. pro rychlost drážního vozidla 10 km/h jsou patrné z výkresu č. 3 „SITUACE“ tohoto SO.

- **SO 11 – 71 – 01 Úprava trakčního vedení**

Po provedeném posouzení dopadu změn polohy koleje na TV lze konstatovat, že úprava PPK řešeného úseku bude bez vlivu na stávající TV. Dojde pouze k minimální regulaci s maximálním bočním posunem $\pm 40 \text{ mm}$, která se provede na bočních držácích, kde je dostatečná rezerva.

V rozpětí mezi stožáry č.40-43 a 1-5 a č.1-6 bude provedena regulace TV s výměnou věšáků.

Výšková úprava TV bude provedena regulací polohy bočního držáku. Směrová regulace TV bude provedena úpravou klikatosti, tj. posunem bočního držáku na směrovém laně. Rozsah regulace je cca 376 m. Celkem se regulace týká 10ks závěsů TV.

Posunem osy koleje směrem ke stožáru nedojde k porušení normové vzdálenosti od trakční podpěry.

Stávající závěsy TV budou vyregulovány tak, aby byla zajištěna optimální poloha vedení nad upravenou kolejí. Stávající závěsy TV jsou provedeny se směrovými lany s výškou sestavy 1500 mm. Kotvení systémů se ponechávají stávající. Pevné body a jejich zakotvení bude zachováno tak, jako ve stávajícím stavu. Základní výška troleje v oblasti úprav koleje bude i nadále 5600 mm nad TK. Přístroje a izolátory budou zachovány stávající.

Vzhledem k demontáži stávající a montáži nové koleje bude třeba odpojit všechna stávající ukolejňení připevněná k měněné koleji a znovu je připojit na nově položenou kolej.

V rámci předchozí realizované stavby „ČD DDC Elektrizace trati H. Dvořiště - Č. Budějovice“ byl vypracován ukolejňovací plán. Dle tohoto plánu bylo realizováno ukolejňení. Toto schéma nebude úpravami provedenými v rámci této stavby měněno. Nové ukolejňení musí být provedeno jako rozebíratelné spojení s patou kolejnice.

Vzhledem k plánované výluce nebude realizováno provizorní ukolejňení.

B.1.4.5. Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby

Při provádění výstavby se doporučuje následující postup stavebních prací:

1. Zařízení staveniště
2. Výkopové práce pro pokládku nové kabelizace v místech mimo přejezd P5576
3. Výkopové práce pro výstavbu chodníků mimo pásmo dráhy
4. Osazení technologického domku
5. Začátek trakční, železniční a silniční výluky
6. Demontáže zabezpečovacího zařízení a trhaní železničního svršku
7. Výkopové práce pro možnost budování úprav na železničním spodku a úpravách přejezdových konstrukcí
8. Výkopové práce pro výstavbu chodníků
9. Výstavba železničního tělesa, výstavba chodníku
10. Zřízení železničního svršku, úprava GPK a BK v celém rozsahu stavby
11. Umístění částí zabezpečovacího zařízení
12. Zřízení přejezdové konstrukce
13. Konec trakční a železniční výluky
14. Silniční úpravy a zřízení obrusných vrstev na silnici a chodíku
15. Obnova VDZ
16. Konec silniční výluky
17. Dokončení finálních povrchů
18. Závěrečné úpravy v okolí stavebních úprav
19. Doplnění a úpravy reléových stojanů
20. Přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení

Součástí realizační dokumentace stavby (PDPS) bude vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem. Podle zákona o drahách č. 266/1994Sb. jsou ve stavbě stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto

objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/1995Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

Předpoklad zahájení a ukončení prací je první pololetí 2022 – XII/2022, kolejová výluka je naplánována na 9N a silniční výluka na 12N (9 dní bude doprava vedena po objízdné trase, zbylé 3 dny může být doprava řízena kyvadlově, případně po objízdné trase).

V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím v celkové délce 375,588 m mezi ZÚ km 106,129 439 a KÚ km 106,505 027 po cca 6 měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdové konstrukce, provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice, vyznačení objízdné trasy a výluky na trati v celkové době 1N.

B.1.4.6. Požadavky stavby na zdroje

Pro napájení nového RD PZS P5576 bude využita stávající elektrická přípojka. Bude pouze zkrácena stávající kabelizace přípojky, tak aby mohl být napájen nový RD PZS 5576 v nové poloze. Napojení stavby na jiné inženýrské sítě není předmětem této stavby.

B.1.4.7. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Povrchové vody jsou odvedeny systémem příčných a podélných sklonů na okolní pozemky, napojení na kanalizaci není řešeno. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody a ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

B.1.4.8. Napojení na dopravní systém

Jedná se o stávající železniční přejezd. Napojení na dopravní systém není v rámci této stavby řešeno.

B.1.4.9. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

V rámci stavby není počítáno s náhradní výsadbou.

B.1.4.10. Bezpečnost práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení SŽDC (ČD), železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

Jsou zde 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 vytyčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí

- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Změna Z2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Práce, prováděné za probíhajícího železničního provozu, musí být prováděny za dozoru pověřeného oprávněného zaměstnance Správy železnic. Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení předpisu o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽDC Bp1, změna 1, účinného od 1.10.2017 a předpisu SŽDC D1, změna 4, účinného od 10.06.2018. Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

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

Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci s železničními jeřáby a konat je za dozoru oprávněného pracovníka SŽDC (ČD). Stavba bude probíhat při výluce a i při nepřetržitém provozu a proto je třeba dodržovat předpis SŽDC Bp1.

B.1.4.11. Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Na přejezdu bude schéma přejezdového zařízení doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé.

B.1.4.12. Podmiňující předpoklady

Přeložky inženýrských sítí:

V dokladové části jsou uvedeny všechny známé inženýrské sítě, které se vyskytují v obvodu stavby. Po zjištění a zakreslení polohy stávajících sítí není nutné v rámci této stavby realizovat přeložky těchto sítí kromě sítí, které jsou součástí této stavby.

Připojení na stávající technické vybavení území:

Připojení na stávající technické vybavení území není v rámci této stavby řešeno

Jiná omezující opatření:

Nejsou předmětem stavby.

Zabezpečení vodního hospodářství:

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.1.4.13. Statické výpočty

V rámci stavby nejsou statické výpočty řešeny.

B.1.5. Údaje o splnění stanovených podmínek

Jedná se o jednostupňovou projektovou dokumentaci ve stupni DUSP. V rámci zpracování projektové dokumentace byli splněny veškeré podmínky. Veškeré projektové práce byly založeny na projednávání na poradách, konferenčních projednáních a na připomínkovém řízení jednotlivých složek Správy železnic, s.o.

B.1.6. Příprava pro výstavbu

Obvod stavby se nachází převážně na pozemcích Správy železnic, s.o., V rámci stavby je plánováno se vstupem na cizí pozemky a vše je předmětem majetkoprávní části této stavby. Zřízení staveniště bude možné na pozemku Správy železnic, s.o., předpokládaná plocha staveniště je cca 1000 m². Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a z kolejí Správy železnic, s.o. Území, v němž je stavba umístěna, je v ochranném pásmu železniční trati a nacházejí se zde inženýrské sítě.

Likvidace porostů:

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň.

Odstraňování odpadů:

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením vyhlášky č. 83/2016 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů. Odstraňování odpadů je prováděno dle vyhlášky č. 93/2016Sb. kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

Zhotovitel stavby se stává původcem odpadu. V rámci realizace stavby bude zpracována dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby. Bude se jednat o „Zprávu o nakládání s odpady“ případně může být řešeno „Prohlášením o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP stavby.

Kategorizace a nakládání s použitými dřevěnými pražci

- u vyzískaného materiálu bude provedena kategorizace v souladu s předpisem SŽDC „S3 díl XV Železniční svršek – vyzískaný materiál železničního svršku“.
- nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ č. j.: 45731/2012-ONVZ/1 s účinností od 7.1.2013.
- dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 (nařízení REACH) nemusí být použité dřevěné pražce vždy odpadem ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb. Jejich prodej a následné využití je možné dle podmínek a omezení stanovených nařízením REACH, příloha XVII, položka 31, odst. 2c.
- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici k jejich původnímu účelu a na které se nevztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 (nařízení REACH) je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

Nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky, ošetřenými kreosotovými oleji (zejména použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy) upravuje interní pokyn Odboru provozuschopnosti GŘ Správy železnic, státní organizace (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.

B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

V rámci stavby dochází k trvalému záboru ZPF na pozemku p.č. 2388/2 v katastrálním území Kamenný Újezd (662925) v majetku pana Daniela Hubáčka a paní Denisy Hubáčkové.

B.1.8. Výjimky z předpisů

V rámci technického řešení jednotlivých PS a SO nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedené typy zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat o souhlas s projektováním, následně o předběžné technické schválení a ověřovací provoz.

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích Správy železnic.

B.2. Provozní a dopravní technologie

- | | |
|---|-----------------------------------|
| • Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.: | Celostátní |
| • Kategorie dráhy podle TSI INF: | P5 F2 |
| • Součást sítě TEN-T: | ANO |
| • Číslo trati podle prohlášení o dráze | 240 00 |
| • Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu: | 706A |
| • Číslo trati podle knižního jízdního řádu: | 196 |
| • Číslo traťového a definičního úseku: | 1691 14,1691 HA,1691 16 |
| • Traťová třída zatížení: | D3 |
| • Maximální traťová rychlost: | 100 km/h |
| • Trakční soustava: | elektrická střídavá
25 kV/52Hz |
| • Počet traťových kolejí: | jednokolejná trať |

- PS 11 – 01 – 31 PZZ přejezdu P5576 v km 106,182

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce technologie PZZ. Nově bude použito zařízení 3. kategorie PZS 3ZBI s celými závorami.

Přejezd bude osazen čtyřmi stojany závor se závorami a jedním výstražníkem bez závor. Stojany závor A, C a D budou postaveny na nový betonový základ a osazeny dvěma světelnými skříněmi. Stojan závor F a výstražník B budou postaveny na nový betonový základ a osazeny jednou světelnou skříní. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na příjezdové a přístupové komunikace k přejezdu a světelné skříně výstražníků budou doplněny dopravní značkou A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Použité výstražné kříže A32a nebudou zvýrazněny reflexním žlutozeleným podkladem. Dle „Vzorových listů staveb na pozemních komunikacích VL 6.1 – Svislé dopravní značky“ s účinností od 1. srpna 2019

bude použita dopravní značka A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v provedení s délkou ramene 1200mm – „velký kříž“. Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace.

Bude provedena výměna stávajících DZ č. A30 – železniční přejezd bez závor za nové DZ č. A29 – železniční přejezd se závorami.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno o akustickou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění přejezdu v intravilánu obce. V prostoru chodníku bude na závorách umístěna mechanická zarážka slepecké hole.

Technologie PZZ bude umístěna v novém betonovém technologickém objektu, umístěném v blízkosti přejezdu, nově na pozemku Správy železnic. Kolem technologického domku bude zřízena zpevněná plocha šíře 1 m z důvodu zamezení růstu nežádoucí vegetace. U domku bude umístěna společná přístrojová skříň obsahující skříňku místního ovládání, telefonní objekt a rozvaděč elektrické přípojky. Dveře technologického domku budou opatřeny signalizací neoprávněného vstupu, s přenosem informací do diagnostiky LDS v ŽST Kamenný Újezd u ČB.

PZZ bude vybaveno záznamovým zařízením stavové a provozní diagnostiky.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ budou umístěny ve stávajícím JOP ŽST Kamenný Újezd u ČB a pracovišti dispečera DOZ HD v Českých Budějovicích. Bude provedena úprava SW staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Kamenný Újezd u ČB, úprava bude provedena v nočních hodinách.

Prostředky pro spolupůsobení vlaku budou využity stávající počítače náprav umístěné v přilehlých traťových úsecích.

Napájení přejezdu bude ze stávající elektrické přípojky, z podružného měření pro zabezpečovací zařízení.

Jako náhradní zdroj elektrické energie bude použit akumulátor s delší životností (NiCd) v takovém provedení, aby byla splněna podmínka zajištění osmihodinového napájení zabezpečovacího zařízení při výpadku hlavního napájení.

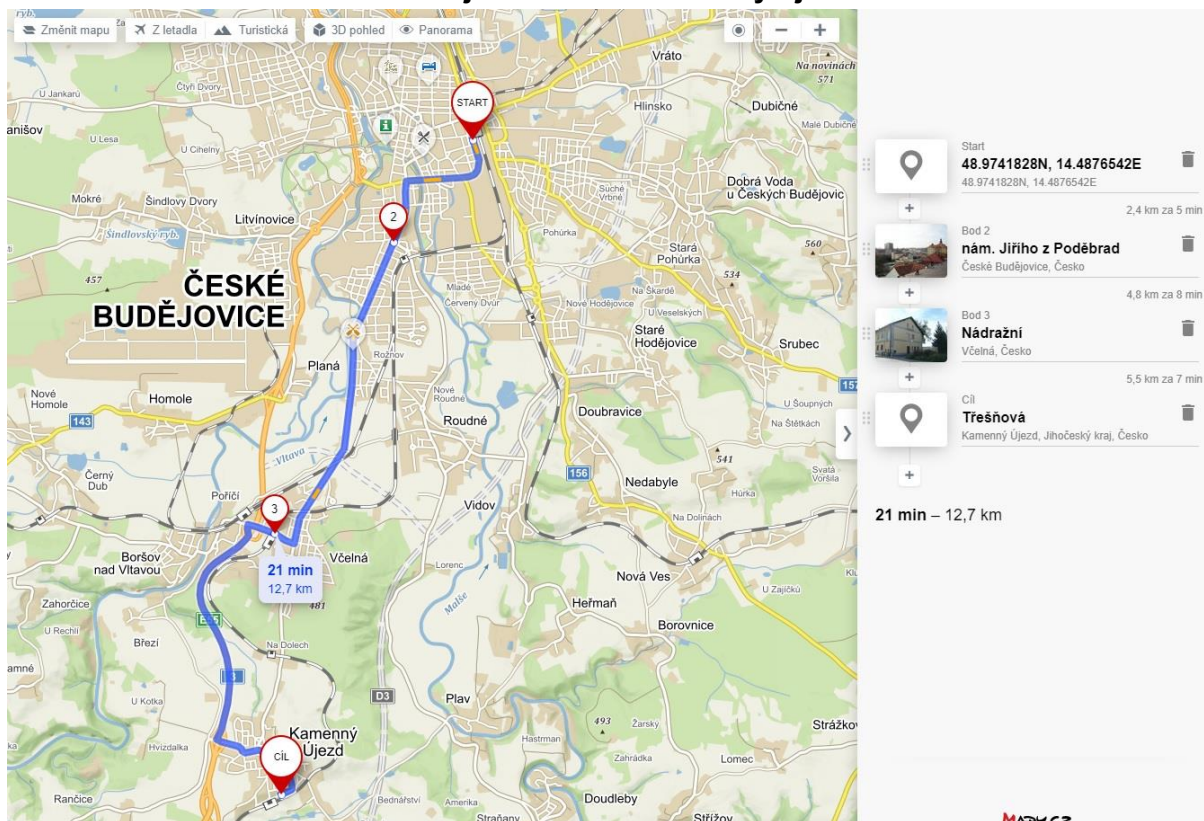
Bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy a doplněna stávající dokumentace KSU a TP.

Rámcovou dopravní technologii v průběhu výstavby není třeba řešit, neboť stavba bude provedena v jedné nepřetržité 9-ti denní traťové výluce (9N) s maximálním využitím víkendů, kdy veškerý železniční provoz mající dopad do traťové a staniční technologie, bude po dobu této výluky zcela zrušen.

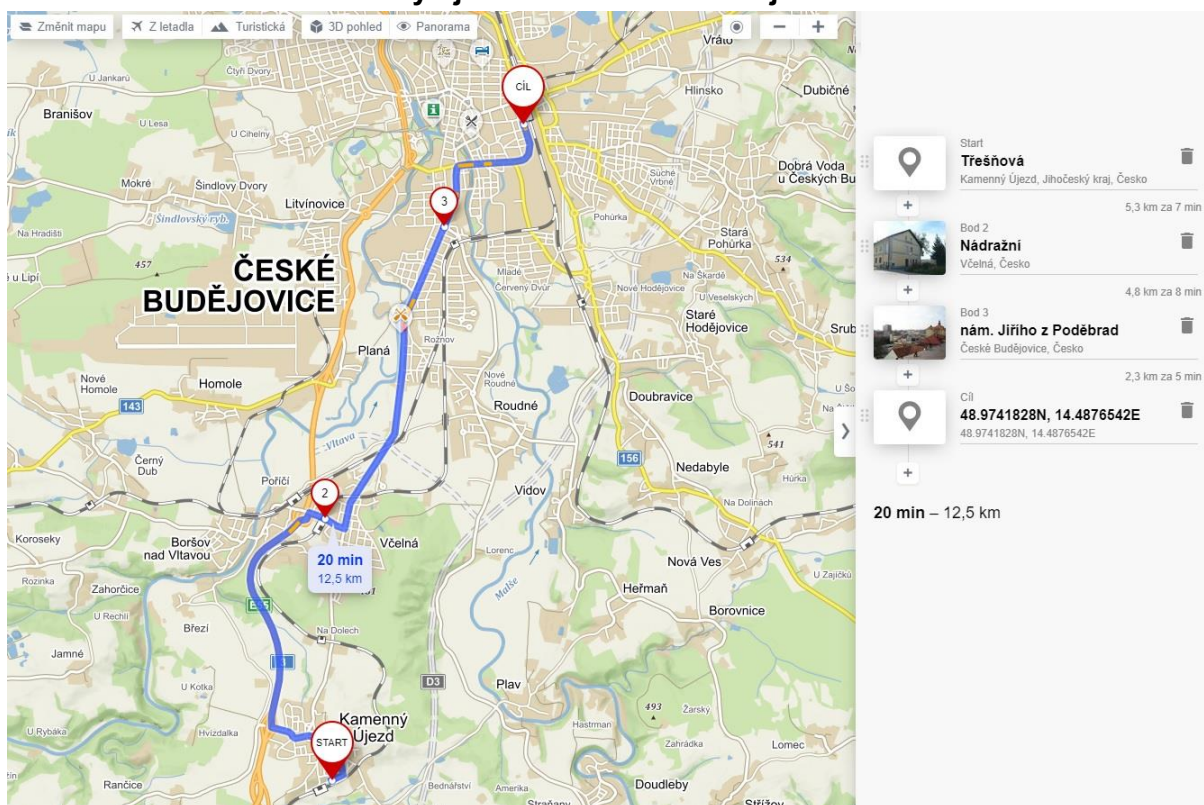
Po dobu nepřetržité kolejové výluky bude železniční provoz nahrazen náhradní autobusovou dopravou (NAD). Ta se předpokládá v úseku žst. České Budějovice – žst. Kamenný Újezd, délka náhradní trasy je 14 km. Nákladní vlaková doprava v době výluky (9N) bude vedena po náhradní odklonové trase, obvyklé pro případ výlukové činnosti na traťovém úseku H. Dvořiště - Č. Budějovice.

Návrhy objízdných tras náhradní autobusové dopravy (NAD):

- směr žst. České Budějovice – žst. Kamenný újezd



- směr žst. Kamenný újezd – žst. České Budějovice



B.3. Vliv stavby na životní prostředí

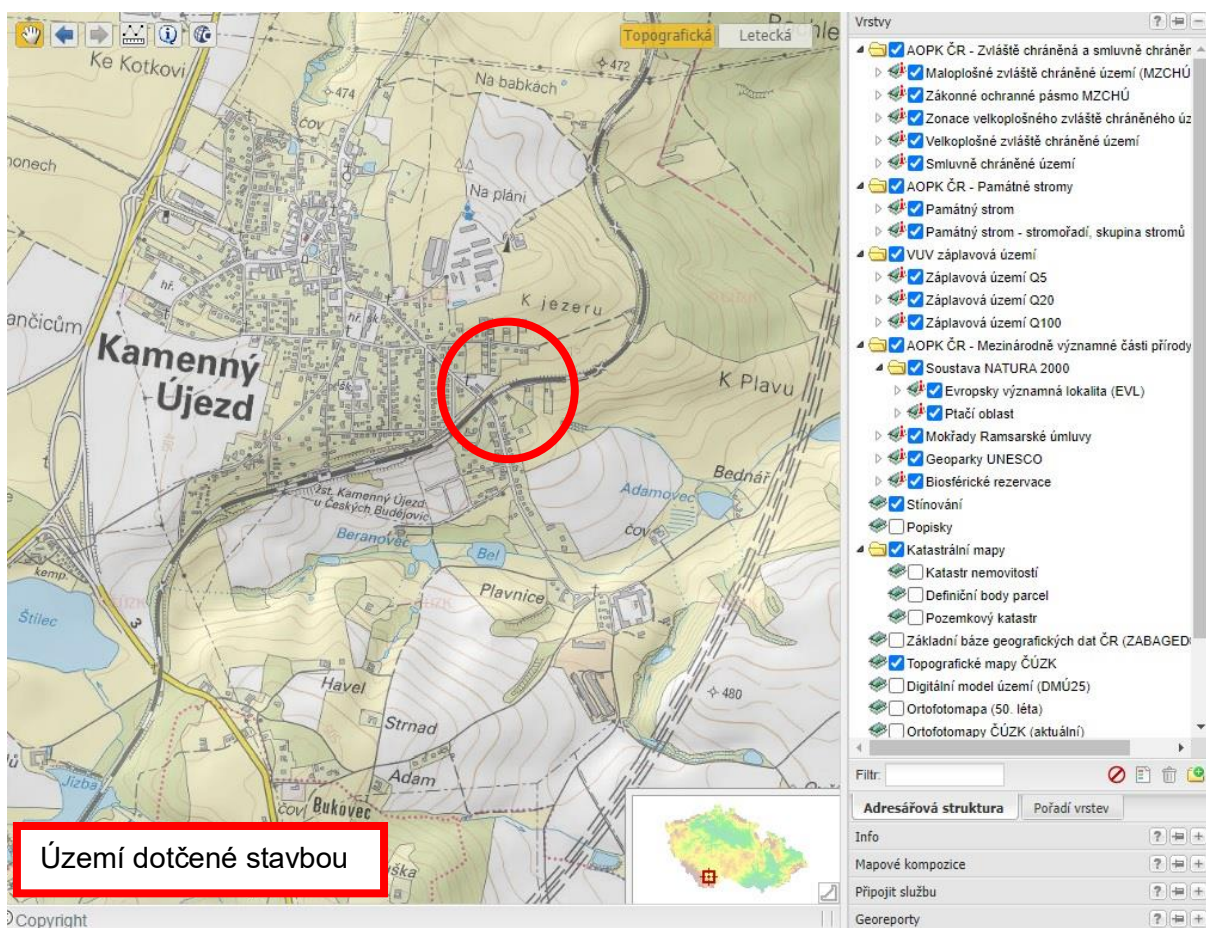
Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Dle vyjádření magistrátu města České Budějovice odboru ochrany životního prostředí značky: OOZP/1137/2020 Do se stavbou souhlasí s podmínkami. S veškerými podmínkami v je ve stavbě počítáno a budou stavbou respektovány. Nekontaminovaná zemina vytěžená během stavební činnosti bude použita ve svém přirozeném stavu pouze v místě stavby. Bude předcházeno vzniku odpadů, případně bude přistoupeno k recyklaci, veškeré doklady o využití nebo odstranění odpadů budou uschovány.

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

Do území nezasahují žádné části Natura 2000, mezinárodně významné části přírody, záplavová území ani se zde nenacházejí památné stromy. Veškeré uvedené údaje byly zjištěny z podkladů uvedených na stránkách <https://geoportal.gov.cz/web/guest/map>.

Přehledná situace:



Životní prostředí a odpady

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se tyto činnosti omezují a odstraňují.

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

Investice navržená v rámci stavby se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám a stavba nemůže mít závažný negativní vliv na životní prostředí.

Ochrana vod a ovzduší

S povrchovými vodami bude nakládáno podle čl.2, §6 zákona č.254 /2001 (Vodní zákon), přičemž nedojde k ohrožení jakosti vody a nebudou zhoršeny odtokové poměry. Podzemních vod se stavba nedotkne. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Ochrana přírody a krajiny

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy převážně na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň, v rámci této stavby nedojde k jejímu kácení. Kácení dřevin nebude předmětem této stavby a při realizaci stavby nebude prováděno.

Hluk a vibrace

V rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. 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. Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době nočního klidu od 21:00 do 7:00 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 65dB 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.

Rozptylová studie

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. 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. Součástí stavby není recyklace šterkového lože, a proto není nutné zpracovávat rozptylovou studii.

Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu

Při stavbě dochází k trvalému záboru ZPF na pozemku p.č. 2388/2 v katastrálním území Kamenný Újezd (662925) v majetku pana Daniela Hubáčka a paní Denisy Hubáčkové.

Zabezpečení vodního hospodářství

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Péče o životní prostředí

Z hlediska ochrany životního prostředí je třeba, 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, kanysty ocelový, dopravní konve, kanysty 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 stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlitého produkt zachytit a zneškodnit.

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 jímek, 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 ke spálení.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět Magistrát města České Budějovice - odbor životního prostředí a HZS Jihočeského kraje. 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:

- Hasičský záchranný sbor
- Hasičskou záchrannou službu Správy železnic s.o.
- Povodí Vltavy s.p.
- Příslušný městský úřad - Odbor životního prostředí
- Policii ČR

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku a rovněž tyto data zapsat do stavebního včetně doby a způsobu odstranění.

- Základní telefonické kontakty:

organizace	telefon
Hasičský záchranný sbor	112, 150
Hasičská záchranná služba SŽ	9725 44436
Povodí Vltavy, státní podnik	387 683 103
Policie ČR	158
Odpovědná osoba – zhotovitel stavby	
Odpovědná osoba – investor	

Předpokládaná množství jednotlivých odpadů:

17 05 04	VYTĚŽENÉ ZEMINY A HORNINY - I. TŘÍDA TĚŽITELNOSTI	282,00 t
17 05 08	ŠTĚRK Z KOLEJIŠTĚ	721,00 t
17 01 01	BETON Z DEMOLIC OBJEKTŮ	14,64 t
17 04 05	ŽELEZNÝ ŠROT - KONSTRUKCE, STOŽÁRY, KOLEJ	8,36 t
17 03 02	VYBOURANÝ ASFALTOVÝ BETON BEZ DEHTU	76,00 t
17 01 01	ŽELEZNIČNÍ PRAŽCE BETONOVÉ	38,13 t
17 02 03	PLASTY, PRYŽ	3,24 t

Štěrk

kód odpadu: 17 05 08 Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07

kategorie odpadu: O

Jedná se o štěrk ze železničního svršku, který není znečištěný ropnými látkami, případně dalšími škodlivými látkami. Tento materiál je možné využít pro obkladové vrstvy a obsypy, případně jako kamenivo do betonu nižších pevnostních tříd. V případě, že toto využití nebude možné, bude kamenná suť zpracována v zařízení na recyklaci stavebních odpadů.

Vytěžené zeminy a horniny - I. třída

kód odpadu: 17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03

kategorie odpadu: O

V souladu s platnou legislativou je navrženo vytěženou zeminu ze stavby přednostně využít k rekultivacím, případně k terénním úpravám a zásypu výkopů. V případě, že nebude možné výkopovou zeminu takto využít, bude uložena v recyklačních centrech stavebních odpadů.

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

Beton z demolic objektů, základů a železniční pražce betonové

kód odpadu: 17 01 01 Beton

kategorie odpadu: O

Beton získaný z demolic a rekonstrukcí bude možné využít pro obsypy, obkladové vrstvy a násypy, případně jako kamenivo do betonu nižších pevnostních tříd. Pokud toto využití nebude možné, bude odpadní beton zpracován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů.

Vybouraný asfaltový beton bez dehtu

kód odpadu: 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01

kategorie odpadu: O

Asfaltové směsi bez obsahu dehtu je vhodné použít v obalovnách živičných směsí k předrcení a následnému využití, případně je možné odvést asfaltové směsi do recyklačních center k dalšímu zpracování.

Železný šrot

kód odpadu: 17 04 05 Železo a ocel

kategorie odpadu: O

Jedná se o železný šrot z vyzískaného drobného kolejiva, který bude odvezen do sběrných surovin.

Plasty a pryž

kód odpadu: 17 02 03 Plasty

kategorie odpadu: O

Jedná se především o demontovanou celopryžovou přejezdovou konstrukci, která bude předána správci k dalšímu použití.

Likvidaci odpadů zajistí zhotovitel stavby na vlastní náklady. Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a všech jeho prováděcích předpisů.

- Recyklační centra a skládky vhodné k recyklaci a likvidaci předpokládaných odpadů:
 - LUMOS s.r.o., Jivno 80, 373 71 Jivno, vzdálenost od místa stavby cca 20 km
 - 17 05 04
 - 17 01 01
 - ENVISAN-GEM,a.s., Hůry 149, 373 71 Rudolfov, České Budějovice, vzdálenost od místa stavby cca 20 km
 - 17 05 04
 - 17 05 08
 - 17 01 01
 - 17 04 05
 - 17 03 02
 - 17 01 01
 - 17 02 03

B.4. Odolnost a zabezpečení stavby

Havarijní plán je součástí projektové dokumentace v tomto stupni v části F. Zásady organizace výstavby.

Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

Z hlediska požární ochrany prostoru stavby:

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nesnadno hořlavých látek a nehořlavých materiálů. Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS Jihočeského kraje v součinnosti s HZS SŽ s.o. s ohledem na požární poplachový plán.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. 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.

Při montáži smršťovacích kabelových spojek je nutné dbát na používání bezplamenné technologie, obzvláště v uzavřených prostorech.

Veškeré kabelové prostupy do objektů a v objektech budou protipožárně utěsněny dle ČSN. Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC (ČD) a ČSN a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky zákona a vyhlášky:

- Zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Opr.1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Práce, prováděné za probíhajícího železničního provozu, musí být prováděny za dozoru pověřeného oprávněného zaměstnance Správy železnic. Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení předpisu o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽDC Bp1, změna 1, účinného od 1.10.2017 a předpisu SŽDC D1, změna 4, účinného od 10.06.2018.. Pro práce prováděné mechanizmy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanizmy.

Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

Stavba se nachází na neelektrifikované trati a mimo dosah vlivu energetických vedení vn a vvn. Energetická vedení nn musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem Správy železnic, státní organizace. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci

Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

Požadavky na zhotovitele stavby z pohledu odolnosti a zabezpečení stavby

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost RE/ 30 minut
 - stěna: požární odolnost RE/ 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. 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)
 - okolí RD do vzdálenosti 2 m nutno trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek
 - příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

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

Dále 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.

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 a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při zařizování měněného RD 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. 23/2008 Sb., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3:2010.

B.5. Energetické výpočty

V rámci této dokumentace není řešeno.

B.6. Protikorozní ochrana

Stavba se nachází na elektrifikované trati. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽ (ČD). Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

B.7. Graf dynamického průběhu rychlostí

V rámci této dokumentace není řešeno.

B.8. Dopravní opatření

Předpoklad zahájení a ukončení prací je první pololetí 2022 – XII/2022, kolejová výluka je naplánována na 9N a silniční výluka na 12N (9 dní bude doprava vedena po objízdné trase, zbylé 3 dny může být doprava řízena kyvadlově, případně po objízdné trase).

Předpokládaná doba výluk:

- kolejová výluka je naplánována na 9N s maximálním využitím víkendových dnů
- silniční výluka na 12N
 - o 9 dní bude doprava vedena po objízdné trase
 - o zbylé 3 dny může být doprava řízena kyvadlově, případně po objízdné trase

V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím v celkové délce 375,588 m mezi ZÚ km 106,129 439 a KÚ km 106,505 027 po cca 6 měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdové konstrukce, provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice, vyznačení objízdné trasy a výluky na trati v celkové době 1N.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle POV přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Současně s aktivací nového PZS dojde k odstranění omezení traťové rychlosti přes přejezd a zavedení traťové rychlosti. Železniční doprava bude po dobu výstavby a úprav na železničním spodku a svršku nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

Silniční uzavírka přejezdu:

12 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržitě výluky je součástí projektové dokumentace v části H. Doklady.

Náhradní autobusová doprava:

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu rekonstrukce železničního přejezdu, bude na dotčené trati probíhat výluka. Pro tyto účely je navržena trasa náhradní autobusové dopravy, se kterou je počítáno v rozpočtu stavby.

B.9. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Při stavbě dochází k trvalému záboru ZPF na pozemku p.č. 2388/2 v katastrálním území Kamenný Újezd (662925) v majetku pana Daniela Hubáčka a paní Denisy Hubáčkové.

B.10. Úspora energie a ochrana tepla

V rámci stavby budou použity nové technologické domky s tepelnou izolací.

B.11. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

V rámci stavby není řešeno.

B.12. Ochrana obyvatelstva

Zhotovitel stavby zajistí:

- ohraničení staveniště. Budou prováděny zábory pásem a zároveň budou výkopy v zastavěných částech obcí opatřeny zábranami proti pádu chodců.
- v souvislosti s prováděním prací nedojde k ohrožení bezpečnosti provozu na přilehlých komunikacích ani k ohrožení bezpečnosti chodců.

Z hlediska ochrany obyvatelstva nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

B.13. Bezbariérové užívání

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích SŽ s.o.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- železniční přejezd je řešený jako bezbariérový

Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- na přejezdu bude schéma přejezdového zařízení doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd je vybaven světelným PZS se zvukovou signalizací

Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů:

- v rámci stavby není řešeno

Zpracoval: Bc. Vladimír Nový

Firma: KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň
jednatel Ing. Irena Hrnčířová