

Název akce	Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)	
Č. ISPROFOND	500 352 0025 / 327 321 4901	
Druh dokumentace	Záměr projektu	
Část	Průvodní zpráva	08/2020
Objednatel	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Zhotovitel	SUDOP PRAHA a.s. středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov	 SUDOP PRAHA a.s.
Odpovědný zpracovatel	Ing. Matěj Mareš	Mareš v.r.
Číslo smlouvy	Objednatele: E618-S-3730/2018/PH	Zhotovitele: 18-287.205
Zpracovatelé	Ing. Matěj Mareš Ing. Jan Novák Ing. Norbert Mondek Ing. Pavel Jeřábek Ing. Markéta Rožníková Ing. Miroslav Radechovský Ing. Jana Šafratová RNDr. František Dragoun Mgr. Filip Olejář Ing. Marián Petr Ing. Martin Nápravník Ing. Zdeněk Pliška	
Kontroloval	Ing. Andrea Plišková	Plišková v.r.

O B S A H

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU	4
2	NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY.....	5
2.1	NÁVAZNOST NA STRATEGIE, KONCEPCE, NAŘÍZENÍ.....	5
2.2	NÁVAZNOST NA KONCEPCI RAMENE ČESKÉ BUDĚJOVICE - PLZEŇ	5
3	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU.....	6
3.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI	6
3.2	STÁVAJÍCÍ STAV	7
3.3	VÝSLEDKY PRŮZKUMŮ	14
3.4	ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU.....	14
4	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	16
4.1	POPIS DIMENZOVÁNÍ PROSTOR (PODLE POČTU LIDÍ) ŽST ŽICHovice	16
4.2	POŽADAVKY NA INTELIGENTNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉMY (ITS)	17
5	SPECIFIKACE ROZHODUJÍCÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ 18	18
6	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	28
7	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	28
8	HODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA ENVIRONMENTÁLNÍCH VLIVŮ 29	29
8.1	VZTAH K PROCEDUŘE EIA	29
8.2	BIOREGION	29
8.3	ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	31
8.4	NATURA 2000.....	33
8.5	VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY (VKP)	33
8.6	VLIVY NA ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY (ÚSES)	33
8.7	PAMÁTNÉ STROMY	33
8.8	VLIV NA KRAJINNÝ RÁZ.....	33
8.9	LOŽISKA NEROSTNÝCH SUROVIN A DOBÝVACÍ PROSTORY	33
8.10	VLIVY NA LESNÍ POROSTY	34
8.11	VLIV STAVBY NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND.....	34
8.12	VLIVY NA PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	34
8.13	OCHRANA VOD.....	36
8.14	ODPADY	39
8.15	HLUK.....	40
8.16	VLIV NA OBYVATELSTVO	42
8.17	ZÁVĚR	42
8.18	POUŽITÉ ZKRATKY	42

8.19	PODKLADY	42
9	POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ BUDOUCÍHO PROVOZU A ÚDRŽBY A DĚLENÍ NÁKLADŮ DLE DRUHU MAJETKU	43
10	SHRNUTÍ HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU / SHRNUTÍ HODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPADŮ PROJEKTU.....	44
11	ROZPIS NÁKLADŮ	45

Název investora: Správa železnic, státní organizace

Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce „Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)“

1 Identifikační údaje projektu

číslo projektu: 500 352 0025

název projektu: Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)

místo realizace (kraj): Plzeňský

Předpokládané investiční náklady v cenové úrovni roku:		Smíšená CÚ 2015 - 2028*
Položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava</i> - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem		

Předpokládané neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		
Položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava</i> - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	0	0
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	0	0

Pozn. *Výše indexu cen stavebních prací – do CÚ v letech realizace byl uplatněn index 3,7 % podle dopisu SFDI čj. 7187/SFDI/320079/6512/2020

2 Návaznost na schválené koncepce a programy

2.1 Návaznost na strategie, koncepce, nařízení

2.1.1 Dopravní politika ČR 2014 - 2020

Základním koncepčním dokumentem pro oblast dopravy je v ČR Dopravní politika ČR 2014 – 2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2050. Tento dokument byl schválen vládou ČR dne 12. 6. 2013. Cíli dopravní politiky je mimo jiné odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastrukturu a podpora rozvoje přeshraničních projektů železniční dopravy.

2.1.2 Dopravní sektorové strategie, 2. fáze

Usnesením vlády České republiky ze dne 13. 11. č. 2013 č. 850 byly schváleny Dopravní sektorové strategie 2. fáze. DSS obsahují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury. Mimo jiné akcentují investice, které se dají realizovat relativně brzy a jejichž kladný efekt se projeví v přijatelném časovém odstupu od investičního rozhodnutí.

2.1.3 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží

Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží byla vypracována s cílem zřejmé deklarace závazných postupů, které umožňují nezbytnou transparentní, časovou a věcnou diferenciaci stovek nádražních budov vyžadujících větší či menší stavební počín a také nalezení jejich smysluplného využívání ve veřejném zájmu.

V koncepci jsou nastaveny základní strategické postupy, které se vztahují na nemovitosti osobních nádraží ve správě Správy železnic, státní organizace s výjimkou samostatných objektů (samostatné technologické objekty, garáže pro MUV, dílny apod.) sloužících výhradně potřebám provozovatele dráhy. Nastavené postupy jsou pro Správu železnic závazné.

2.2 Návaznost na koncepci ramene České Budějovice - Plzeň

2.2.1 Konvenční železnice

Projekt navazuje na schválenou Studii proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice - Plzeň (SUDOP PRAHA a.s.), která řeší změnu provozního konceptu na celém uceleném rameni České Budějovice - Plzeň, včetně navazujících tratí. Mimo jiné je navrženo přesunutí křižování dálkových osobních vlaků do ŽST Horažďovice předměstí, což vyvolá změnu provozního konceptu na trati Horažďovice předm. – Sušice – Klatovy.

2.2.2 Koordinace s jinými stavbami

- I/22 Horažďovice – průtah“ Investor: ŘSD ČR – v realizaci (do 11/2021)
- Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo) – Záměr projektu (předpoklad realizace 2023 – 2026)
- Studie proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“
- Modernizace tratě Protivín (mimo) – Horažďovice předměstí (mimo) – Záměr projektu (předpoklad realizace 2024 – 2027)

3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

3.1 Základní charakteristika trati

Území

Místo stavby:	železniční trať Horažďovice předm. – Sušice
Kraj:	Plzeňský
Okres:	Klatovy
Katastrální území:	Horažďovice, Velké Hydčice, Hejná, Bojanovice pod Rabím, Rabí, Žichovice, Čepice, Velká Chmelná, Malá Chmelná, Sušice nad Otavou

Železniční trať

Kategorie dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb.: regionální

Kategorie dráhy dle TSI INF (1299/2014/EU): P6 / F4

Součást TEN-T dle 1315/2013/EU: ne

Číslo trati dle Prohlášení o dráze 2019: 222 00 Horažďovice předměstí – Klatovy

Číslo trati dle KJŘ 2019: 185 Horažďovice předměstí – Domažlice

Číslo trati dle NJŘ 2019: 710A Horažďovice předměstí – Klatovy

Číslo TÚ: 0371

Organizování a provozování drážní dopravy: dle předpisu D1

Dovolená traťová třída zatížení: C3 (20,0 t / 7,2 t)

Průjezdový průřez: GC

Maximální traťová rychlost: 65 km/h

Zábrzdňá vzdálenost: 700 m

Trakční soustava: nezávislá

Dálkové řízení provozu: Ne

ETCS / GSM-R: Ne / Ne

Počet traťových kolejí: 1

Správce trati: OŘ Plzeň

Železniční stanice: Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice, Sušice

Železniční zastávky: nejsou

Stavba

Začátek stavby: km 0,300

Konec stavby: km 19,800

3.2 Stávající stav

3.2.1 Zabezpečovací zařízení

V ŽST Horažďovice předměstí je provozováno nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení typu ESA 11 s počítači náprav a kolejovými obvody, ovládané z JOP.

Mezistaniční úsek Horažďovice předměstí – Horažďovice je vybaven TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel AHP-03, volnost traťového úseku je zjišťována počítači náprav.

V ŽST Horažďovice je v provozu elektromechanické zabezpečovací zařízení vzor 5007 s řídícím přístrojem a dvěma závislými stavědly, doplněné elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly.

Mezistaniční úsek Horažďovice – Velké Hydčice je vybaven TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel AHP-03, volnost traťového úseku je zjišťována počítači náprav.

ŽST Velké Hydčice je vybavena SZZ 3. kategorie typu AŽD 71 s kolejovými obvody a počítači náprav.

Mezistaniční úsek Velké Hydčice – Žichovice je vybaven TZZ 2. kategorie typu RPA reléový poloautomatický blok z roku 1974.

ŽST Žichovice je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie vzor 5007 s ústředním stavědlem s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly.

Mezistaniční úsek Žichovice - Sušice je vybaven TZZ 2. kategorie typu RPA reléový poloautomatický blok z roku 1974.

ŽST Sušice je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie vzor 5007 s ústředním stavědlem s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly. Stavědlo 2 je obsazeno dozorcem výhybek, který provádí obsluhu PZM v km 19,278.

V mezistaničním úseku Sušice – Hrádek u Sušice není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení, provoz je řízen telefonickým dorozumíváním.

ŽST Hrádek u Sušice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie s ústředním přístrojem s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly.

Na trati se nachází celkem 12 úroňových přejezdů, z toho jsou 2 přejezdy vybaveny světelným zařízením se závorami, 7 přejezdů je vybaveno světelným zařízením bez závor, 1 přejezd mechanicky ovládanými závorami (otevírán na požádání) a 2 přejezdy jsou označeny výstražnými kříži. Z toho je 6 přejezdů ovládáno počítači náprav a 3 přejezdy kolejovými obvody 50 Hz.

3.2.2 Sdělovací zařízení

V ŽST Horažďovice je v provozu místně ovládané rozhlasové zařízení pro cestující, hodinové zařízení, telefonní a náhradní zapojovač. Obdobně jsou vybaveny ŽST Velké Hydčice a Sušice,

v ŽST Žichovice není vybudováno rozhlasové zařízení pro cestující. Zařízení jsou vesměs za hranicí své fyzické i morální životnosti a nelze je využít v režimu dálkového ovládání.

V celém úseku je provozován hybridní traťový kabel o profilu 5 XN 0,8 + 12 SM vláken, kabel svou kapacitou nevyhovuje navrhované rekonstrukci. V úseku Horažďovice předměstí – Horažďovice je dále v provozu kabel TCEPKPFLEZE 10 XN 0,8 a jsou zde položeny dvě trubky HDPE. Z Horažďovic do Sušice je využíván ještě původní dálkový kabel (DK 40) s 11 čtyřkami.

Trať je pokryta radiovým signálem TRS, stuha č. 67 s dispečerskou stanicí v Plzni. Místní radiové sítě jsou analogové bez možnosti dálkového ovládání.

V ŽST Horažďovice a Sušice je na VB instalovaný informační systém v majetku Plzeňského kraje, který spravuje POVED.

3.2.3 Silnoprůdová technologie

Stávající zařízení v ŽST Horažďovice:

- Napájení je zajištěno z hladiny NN z rozvodu ČEZ Distribuce z EM pilíře umístěného u nádražní budovy

Stávající zařízení v ŽST Velké Hydčice:

- Napájení je zajištěno z hladiny NN z rozvodu ČEZ Distribuce zemním příívodem

Stávající zařízení v ŽST Žichovice:

- Napájení je zajištěno z hladiny NN z rozvodu ČEZ Distribuce, pomocí závěsného kabelu přímo na budovu železniční stanice, kde je umístěn EM

Stávající zařízení v ŽST Sušice:

- Napájení je zajištěno z hladiny NN z rozvodu ČEZ Distribuce

3.2.4 EOv, rozvody vn, nn a osvětlení

Stávající zařízení v ŽST Horažďovice:

- napájení Hradel 1 a 2
- osvětlení venkovních železničních prostranství stožáry JŽ JŽ12m

Stávající zařízení v ŽST Velké Hydčice:

- záložní zdroj pro napájení RZZ
- napájení PZS
- osvětlení venkovních železničních prostranství stožáry JŽ JŽ14m

Stávající zařízení v ŽST Žichovice:

- osvětlení venkovních železničních prostranství stožáry ABATEC 12m.

Stávající zařízení v ŽST Sušice:

- napájení Traťové distance
- napájení hradla č.2
- napájení releovky
- osvětlení venkovních železničních prostranství stožáry JŽ JŽ12m

3.2.5 Železniční svršek a spodek

GPK: V řešeném úseku se nachází 10 oblouků s poloměrem $R=300$ m a menším, trať je směrově i výškově členitá.

Konstrukce železničního svršku: V traťovém úseku Horažďovice – Sušice se nacházejí převážně kolejnice typu S49 z let 1971-1973 a typu T z let 1966-1969. Tyto kolejnice jsou na betonových pražcích SB5, SB3. Ve stanicích se místy nacházejí kolejnice typu A z let 1958- 1969 na dřevěných pražcích. Místy došlo k výměně za kolejnice typu S49 na betonových pražcích.

Kolejnice jsou z části s bočním a výškovým ojetím, upevňovadla na dřevěných pražcích místy uvolněná. Betonové pražce jsou místy s trhlinami.

Kolej na celém úseku je stykovaná.

Štěrkové lože je ve většině úseků středně až silně znečištěno.

Železniční spodek je v některých úsecích zdrojem poruch GPK z důvodu nefunkčního odvodnění.

Výstroj trati je ve špatném technickém stavu a je potřeba ji kompletně nahradit novými prvky.

3.2.6 Nástupiště

V ŽST Horažďovice se nacházejí 3 nástupiště o délce 50 m, 90 m a 150 m s výškou nástupní hrany do 350 mm nad TK.

V ŽST Velké Hydčice jsou vybudována 2 nástupiště délky 53 m a 92 m s výškou nástupní hrany do 350 mm nad TK.

V ŽST Žichovice jsou v provozu 2 nástupiště 60 m a 137 m s výškou nástupní hrany do 350 mm nad TK.

V ŽST Sušice se nacházejí 2 nástupiště, obě jsou dlouhé 88 m, s výškou nástupní hrany do 350 mm nad TK.

Nástupiště nevyhovují pro osoby s omezenou schopností pohybu, neumožňují provoz manipulačních vozíků.

3.2.7 Železniční přejezdy

Na trati se nachází celkem 12 úrovněvých přejezdů, z toho jsou 2 přejezdy vybaveny světelným zařízením se závorami, 7 přejezdů vybaveno světelným zařízením bez závor, 1 přejezd mechanicky ovládanými závorami (otevírán na požádání) a 2 přejezdy jsou označeny

výstražnými kříži. Z toho je 6 přejezdů ovládáno počítači náprav a 3 přejezdy kolejovými obvody 50 Hz.

3.2.8 Mosty, propustky, zdi

Na trati se nachází 10 průběžně udržovaných mostů, postavených převážně v r. 1888. Mosty jsou vesměs ocelové trámové příhradové nebo plnostěnné konstrukce, pouze 3 mosty jsou klenbové a jeden most deskový. Stav mostů je hodnocen číslem 2/2, most v Sušici přes řeku Otavu je hodnocen číslem 1/1. Na trati se nachází celkem 36 propustků převážně z let výstavby trati (1888), a to ponejvíce deskové konstrukce, 5 propustků je klenbové konstrukce a 2 propustky jsou trubní.

3.2.9 Pozemní stavební objekty

V ŽST Horažďovice je dopravní kancelář umístěna ve výpravní budově. Na obou zhlavích jsou vybudována stavědla, kde vykonávají službu signalisté. V ŽST Velké Hydčice je dopravní kancelář umístěna ve výpravní budově v blízkosti horažďovického zhlaví. Na žichovickém zhlaví v prostoru vlečkaře je umístěna budova RZZ, která je ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace. V ŽST Žichovice je ve výpravní budově umístěno ústřední stavědlo, závislá stavědla nejsou vybudována. V ŽST Sušice je dopravní kancelář umístěna ve výpravní budově. Na obou zhlavích jsou vybudována stavědla, kde vykonávají službu signalisté.

ŽST Horažďovice

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)	Památková ochrana
736058	stanice	Horažďovice	400- 7499	D	NE	365	2,030	93	2,7	75,19%	ne

Oprava objektu VB je předmětem opravných prací OŘ Plzeň, v předpokládaném rozsahu: hydroizolace, inž. sítě, TZB, vnější povrchy, fasáda, střecha, hromosvod, klempířské prvky, výplně otvorů, čekárna, WC pro cestující - podlahy, obklady a dlažby, výmalba, zařizovací předměty.

2x Stavědlo (ST1 a ST2)

Stávající stavědla, dvoupodlažní podsklepené budovy cca 7,5x4,5 m v=cca 6,0 m

Stavědlo St 1

kat. č. st.1633, k.ú. Horažďovice (641855)

vlastník: Česká republika

Právo hospodařit s majetkem státu:

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Zastavěná plocha a nádvoří 34 m²

Budova bez čísla popisného nebo evidenčního, jiná stavba

Způsob ochrany: nejsou evidovány žádné způsoby ochrany

Stavědlo St 2

kat. č. st.1627, k.ú. Horažďovice (641855)

vlastník: Česká republika

Právo hospodařit s majetkem státu:

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Zastavěná plocha a nádvoří 34 m²

Budova bez čísla popisného nebo evidenčního, jiná stavba

Způsob ochrany: nejsou evidovány žádné způsoby ochrany

ŽST Velké Hydčice

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)	Památková ochrana
736157	stanice	Velké Hydčice	0-399	D	NE	706	0,120	1620	2,4	5,01%	ne

Oprava objektu VB byla v nedávné době předmětem opravných prací OŘ Plzeň.

Stávající hradlo v areálu vápenky

- 7,7 m x 8,7 m, výška 8 m

kat. č. st.725/26 k.ú. Velké Hydčice (778834)

- vlastník: České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
- Ostatní plocha 39 m²
- Způsob využití: dráha
- Způsob ochrany: nejsou evidovány žádné způsoby ochrany

kat. č. st. 101 k.ú. Velké Hydčice (778834)

- vlastník: Česká republika
- Právo hospodařit s majetkem státu:
- Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
- Zastavěná plocha a nádvoří 27 m²
- Budova bez čísla popisného nebo evidenčního: objekt občanské vybavenosti
- Způsob ochrany: nejsou evidovány žádné způsoby ochrany

ŽST Žichovice

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)	Památková ochrana
736256	stanice	Žichovice	0-399	E	NE	861	0.999	504	1.8	55.52%	ne

- kategorie dle UIC: E
- kat.č. st.136, katastr. ú. Žichovice (796930)
- vlastník: Česká republika
- Právo hospodařit s majetkem státu:
- Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
- Zastavěná plocha a nádvoří 419 m²
- č. p. 154; stavba pro dopravu
- Způsob ochrany: nejsou evidovány žádné způsoby ochrany

Výpravní budova

Výpravní budova se skládá z hlavní 4 - podlažní budovy a dvou vedlejších přízemní křídel. Hlavní budova je v dílčí ploše směrem dále od kolejíště podsklepena. Půdorysné rozměry hlavní části cca 16,5x11,20 m, nižší křídla 9x 4,5 m a 4,5 x 10,89 m. Budova je zděná. Hlavní střecha řešena jako sedlová s polovalbami. Přízemní křídla mají též sedlové střechy s malým sklonem. Mezi přízemními křídly směrem ke kolejíšti jsou sedlové střechy propojeny a tvoří přístřešek pro cestující představený před hlavní budovu.

Výpravní budova (VB) v ŽST Žichovice je ve vlastnictví ČR, právo hospodařit má Správa železnic, státní organizace. Stavba VB pochází z konce 19. století, čemuž odpovídá její architektonické ztvárnění. Ve 20. století byla budova zrekonstruována. Obvodový plášť tvoří převážně režné cihelné doplněné kamenným zdivem. Nejvyšší podlaží je ve štítech obloženo dřevěným obkladem. Současný stav opotřebení budovy je cca 55% - špatný stav.

Ve staniční budově je zavedena pitná voda (obecní řad). Hlavní uzávěr ve sklepe staniční budovy. Kanalizace - jímka na vyvážení.

Dispoziční a provozní řešení: 1.NP (přízemí) slouží jako zázemí pro provoz na dráze – umístění stávající dopravní kanceláře včetně zázemí, dále v návaznosti na dopravní kancelář je umístěna čekárna pro cestující. Vedle čekárny je kotelná a dále prostor pro zavazadla. V zadní části dále od kolejiště prostor skladů. Levé křídlo v pohledu od kolejiště obsahuje sklad a WC pro cestující (pro muže a ženy). Pravé křídlo je obsazeno prostory pro technologii – reléová místnost a ostatní technologie. Dále od kolejiště je v pravém křídle umístěna prádelna.

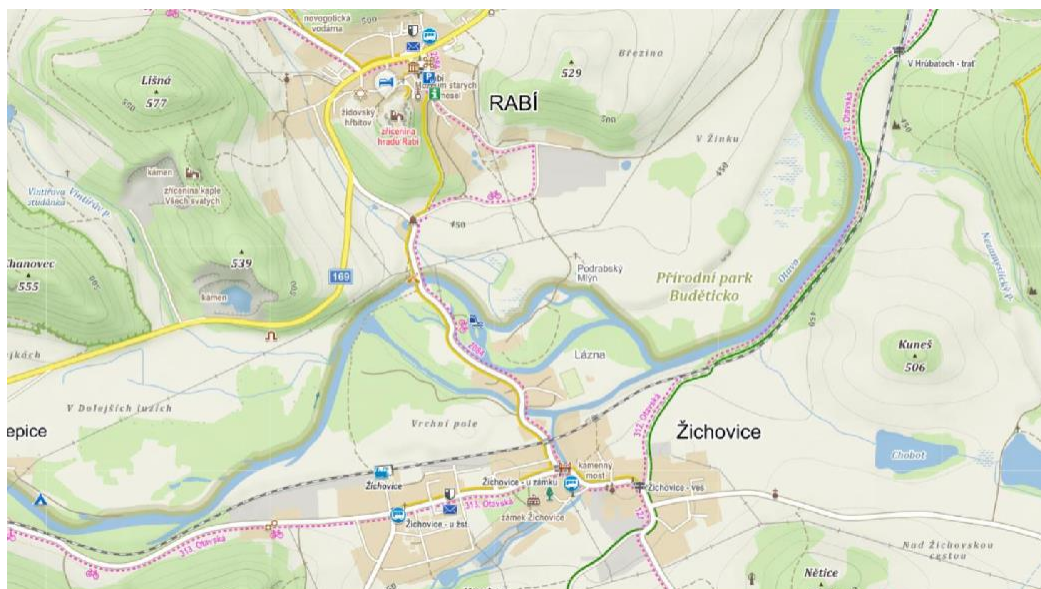
Ve druhém patře jsou umístěny dvě bytové jednotky přístupné z hlavního schodiště. Ve třetím podlaží je umístěna jedna bytová jednotka. Všechny bytové jednotky jsou vedeny pro nájemní bydlení s regulovaným nájemným. Ostatní prostory jsou vedeny jako nebytové se smíšeným využitím.

Návaznost na infrastrukturu tras a stezek:

130 m od ŽST se nachází zastávky autobusových linek č. 433640 Sušice – Kejnice a č. 433600 Sušice – Horažďovice. Zde začíná značení turistické stezky (žlutá) směrem na hrad Rábí. Obcí vede cyklostezka č. 313 Otavská (Sušice -Žichovice) a 2084 Žichovice přes Rábí až Čermná.

Blízkost významných turistických bodů:

Technická památka - bývalé přemostění lanové dráhy, Zámek Žichovice, Barokní kamenný most a zřícenina hradu Rábí



ŽST Sušice

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)	Památková ochrana
736355	stanice	Sušice	400-7499	D	NE	305	1,875	111	2,8	66,97%	ne

Oprava objektu VB je předmětem opravných prací OŘ Plzeň, v předpokládaném rozsahu: sanace, střecha, fasáda, výplně otvorů, čekárna, WC pro veřejnost, technické zařízení budovy, inženýrské sítě.

2x Stavědlo (ST1 a ST2)

2x Stavědlo, dvoupodlažní podsklepená budova cca 6,5x4,5 m v=cca 6,0 m

Stavědlo St 1

- kat. č. st.1433, k.ú. Sušice nad Otavou (759601)
- vlastník: Česká republika
- Právo hospodařit s majetkem státu:
- Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
- Zastavěná plocha a nádvoří 30 m²
- Budova bez čísla popisného nebo evidenčního, stavba pro dopravu
- Způsob ochrany: nejsou evidovány žádné způsoby ochrany

Stavědlo St 2

- kat. č. st.1282, k.ú. Sušice nad Otavou (759601)
- vlastník: Česká republika
- Právo hospodařit s majetkem státu:
- Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
- Zastavěná plocha a nádvoří 28 m²
- Budova bez čísla popisného nebo evidenčního, jiná stavba
- Způsob ochrany: nejsou evidovány žádné způsoby ochrany

3.3 Výsledky průzkumů

V souvislosti se zpracováním Záměru projektu nebyly zpracovány průzkumy. Geologická rešerše je součástí ostatních příloh (K.2). V rámci některých profesí byla provedena místní šetření za účasti správce.

3.4 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Z pohledu technického stavu je technická a částečně i stavební část řešeného úseku trati na hraně dlouhodobě udržitelné úrovně provozuschopnosti. V nejbližších letech proto bude nezbytná obnova tratě. Dále je nutné zajistit, aby trať splňovala TSI ve všech subsystémech, včetně uzpůsobení zařízení pro cestující pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace včetně bezbariérového přístupu na nástupiště.

Ve všech stanicích budou dále zřízena normová nástupiště splňující TSI PRM a tedy uzpůsobená pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Prvořadým úkolem správce železniční infrastruktury je řádně zajistit provozuschopnost železniční dopravní cesty. Z tohoto pohledu a v tomto konkrétním případě je důležité především:

- **Uvedení do dobrého technického stavu** – viz výše
- **Zajištění požadovaných normových parametrů** – Řešený úsek byl vybudován před více než 100 lety. Časem proto dochází k omezení požadovaných parametrů vlivem zhoršujícího se stavu zařízení (například mostních objektů), tak vlivem vzrůstajících nároků na železniční dopravní cestu (například zabezpečovací a sdělovací zařízení).
- **Úspora provozních zaměstnanců** – napojení zabezpečovacího zařízení a dalších dohledových systémů na centrální dispečink umožní integrovat řízení dopravy do jednoho místa (dispečerského pracoviště).
- **Zkrácení času na realizaci stavby** – sdružením řady stavebně technických opatření do jedné stavby se zkrátí délka doby provozních omezení oproti postupné výměně prvků v rámci zajištění provozuschopnosti.
- **Snížení provozních nákladů** – rekonstrukce zastaralých prvků železniční dopravní cesty zpravidla přinese nejen snížení nákladů na údržbu, ale především na opravy, neboť finanční náročnost oprav obvykle stoupá se stářím jednotlivých zařízení.

Z pohledu uživatelů v osobní dopravě (objednatelů, dopravců i cestujících veřejnosti) i nákladní dopravě (přepravců, dopravců) neustále existuje poptávka po zlepšování ukazatelů, které bezprostředně ovlivňují jejich činnost, tedy zejména:

- **Zkrácení cestovních dob** – díky zvýšení traťové rychlosti dojde k dílčím úsporám času při přepravě, případně zkvalitnění přestupních vazeb v rámci organizovaného síťového systému osobní železniční dopravy.
- **Zvýšení jízdního komfortu** – kvalita jízdy díky novému železničnímu svršku je znatelná nejen v osobní dopravě díky pocitu tišší a plynulejší jízdy, ale pro dopravce přináší i pozitivní efekty například snížením opotřebení kol železničních vozidel.

4 Požadavky na technické řešení

Požadavky na technické řešení jsou specifikovány:

- Zadávacími podmínkami na zpracování Záměru projektu
- Legislativou ČR, závaznými předpisy a technickými normami
- Závaznými obecně platnými evropskými dokumenty, zejména TSI

Stavba je liniovou dopravní stavbou, jejíž základním cílem je odstranění nedostatečných parametrů trati při zachování stávajících hranic pozemku podle současných potřeb správce železniční dopravní cesty. Navržené práce se týkají především:

- zlepšení jízdního komfortu,
- zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob,
- zlepšení stavebně technického stavu
 - železničního svršku a spodku včetně odvodnění,
 - umělých staveb (mostů a propustků),
 - železničního zabezpečovacího zařízení,
 - železničního sdělovacího zařízení,
 - silnoproudých zařízení a rozvodů.
 - pozemních objektů,

Základní technické řešení vychází z výhledového rozsahu železniční dopravy.

Základní návrhové parametry jsou:

- traťová rychlost 80 / 85 km/h
- traťová třída zatížení C3 / 65
- prostorová průchodnost GC

4.1 Popis dimenzování prostor (podle počtu lidí) ŽST Žichovice

Rozsah úprav a dimenze prostor vychází z potřeb technologie a provozu. Úprava čekárny pro cestující bude pouze z hlediska povrchových a nášlapných vrstev, velikost bude ponechána. Dle TNŽ 73 4955 se jedná se o výpravní budovu stanice s malou špičkovou frekvencí, kde se čekací plocha navrhuje ze špičkové frekvence. Na 1 cestujícího se počítá 0,65 m², stávající velikost čekárny je dostačující.

Odkaz na globální test veřejné podpory:

Vzhledem k tomu, že budova ŽST Žichovice byla posouzena z hlediska veřejné podpory v rámci souhrnného testu soukromého investora pro komerční prostory budov ON a bylo dosaženo těchto výsledků:

- IRR=11% a návratnost investice 19,5 let, bylo prokázáno, že v posuzovaných prostorách je zajištěno tržní prostředí a je tudíž vyloučena nedovolená veřejná podpora i veřejná podpora slučitelná s vnitřním trhem. Z tohoto důvodu není pro potřeby záměru projektu zpracován samostatný test soukromého investora." Viz. pokyn SŽDC PO-19/2018-GŘ Řešení veřejné podpory při investiční činnosti do budov ON, schválený pod čj. 33355/2018-SŽDC-GŘ-O29 dne 14.6.2018.

4.2 Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS):

Inteligentní dopravní systémy (ITS) mají za cíl zvýšení bezpečnosti, spolehlivosti a přepravního výkonu. Využívají integraci informačních a telekomunikačních technologií a zahrnují více druhů dopravy.

Ze zadávací dokumentace a z technických specifikací na interoperabilitu trati byly požadavky na implementaci prvků inteligentních dopravních systémů (ITS) zapracovány následujícím způsobem:

ERTMS – část ETCS	Na trati Horažďovice – Sušice není v rámci stavby předpokládáno nasazení ETCS. Stanice i přilehlé traťové úseky budou provozovány bez vlakového zabezpečovače. V rámci souvisejících staveb Modernizace trati České Budějovice – Plzeň bude nasazeno ETCS na uvedenou trať a bude zřízen vstup do oblasti na řešené trati před ŽST Horažďovice předm.
ERTMS – část GSM-R	Instalace GSM-R na trati Horažďovice – Sušice není v rámci stavby předpokládána.
DIS	Součástí stavby je zřízení dálkového ovládání řešeného úseku v cílovém stavu z RDP Plzeň.
GTN	Je součástí této stavby.
Informační systémy pro cestující	Výstavba nových informačních systémů pro cestující je součástí této stavby.

5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

5.1.1 Zabezpečovací zařízení

Požadavky na nový stav:

V železničních stanicích Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice budou navržena nová decentralizovaná SZZ elektronického typu ovládaná z JOP. Nově navržená SZZ musí umožňovat dálkové ovládání. Jako cílový výhledový stav bude sledováno umístění DOZZ z RDP Plzeň. V mezistaničních úsecích Horažďovice předměstí – Horažďovice – Velké Hydčice budou ponechána stávající TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo AHP-03. V mezistaničních úsecích Velké Hydčice – Žichovice – Sušice budou navržena nová TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo. Technologie SZZ a TZZ bude přednostně umístěna do stávajících výpravních budov.

Použitým systémem pro detekci vlaků na řešeném úseku budou výhradně počítače náprav, které musí vyhovovat TSI CCS a ČSN CLC/TS 50238–3. Současně musí být na řešeném úseku tratě (v dopravních) aplikována funkcionální výstraha při nedovoleném projetí návěstidla – VNPN s vazbou do TRS.

Stávající kolejové obvody s pracovním kmitočtem 50 Hz budou nahrazeny počítači náprav.

Instalaci nového TZZ 3. kategorie v navazujícím mezistaničním úseku Sušice – Hrádek u Sušice je předmětem samostatné stavby.

Nová zabezpečovací kabelizace bude z důvodu nebezpečných rušivých vlivů střídavé trakce a s ohledem na možnou budoucí elektrizaci trati trakční napájecí soustavou 25 kV AC, provedena v souladu s ČSN 34 2040 ed.2, převážně kabely s ochranným kovovým pláštěm (typ TCEKPFLEZE).

Navrhované řešení:

TZZ Horažďovice předm- Horažďovice	pouze nutné úpravy TZZ (SZZ Horažďovice, DOZ)
ŽST Horažďovice	nové SZZ typu decentralizované ES (bez pultu nouzové obsluhy), zabezpečení centrálního přechodu (VZPK), nové PZS 3ZBI (P887)
TZZ Horažďovice – Velké Hydčice	pouze nutné úpravy TZZ (SZZ Horažďovice, V. Hydčice, DOZ), nové PZS 3SBI (P888)
ŽST Velké Hydčice	nové SZZ typu decentralizované ES (bez pultu nouzové obsluhy), zabezpečení centrálního přechodu (VZPK), nové PZS 3ZBI (P890)
TZZ Velké Hydčice - Žichovice	nové TZZ typu AH bez hradla na trati, nové PZS 3SBI (P891)
ŽST Žichovice	nové SZZ typu decentralizované ES (bez pultu nouzové obsluhy), zabezpečení centrálního přechodu (VZPK)

TZZ Žichovice - Sušice	nové TZZ typu AH bez hradla na trati, nové PZS 3SBI (P893, P897)
ŽST Sušice	nové SZZ typu ES (pult nouzové obsluhy), nové PZS 3ZBI (P899) s vazbou na nové SSZ na přilehlé křižovatce
TZZ Sušice – Hrádek u Sušice	pouze navázání TZZ na nové SZZ v ŽST Sušice

Pro umístění technologického zařízení je navržena rekonstrukce stávajících výpravních budov v potřebném rozsahu.

Navržené technické řešení uvažuje s následnou výstavbou systému ETCS vhodné aplikační úrovně v rámci samostatné stavby a ve vazbě na program rozšíření systému GSM-R na celou síť SŽ.

Zabezpečovací zařízení jako celek musí umožnit přenos a zálohování stavových informací dle TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.

Nově navržená zařízení a rekonstruovaná zařízení budou respektovat technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS a Směrnici 16/2005 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“. Výstražná zařízení pro centrální přechody kolejí budou řešena dle TS 1/2018 s účinností od 1.6.2018.

Při úpravách přejezdových zařízení bude v rámci dalšího stupně dokumentace posuzována nezbytnost doplnění zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

U všech VZPK je uvažováno pouze se světelnou a zvukovou signalizací (bez závor).

5.1.2 Sdělovací zařízení

Požadavky na nový stav

Bude navrženo nové sdělovací zařízení pro řízení dopravy, rozhlasové zařízení a informační systémy pro informování cestujících, hodinové zařízení, kamerový systém, zařízení ZPDP a PTZS včetně nové kabelizace. Veškeré sdělovací zařízení musí umožnit dálkový přenos pro dálkové řízení dopravy. V rámci stavby bude ponechán stávající rádiový systém TRS v provozu, provedou se pouze nutné úpravy s ohledem na výstavbu GSM-R na trati České Budějovice – Plzeň, kde je v současnosti využívána část stuhly č. 67.

Veškerá nová kabelizace bude navržena s ohledem na možnou budoucí elektrizaci trati trakční napájecí soustavou 25 kV AC.

Stávající traťový rádiový systém TRS zůstane zachován. Dispečerská stanice TRS bude přemístěna k dispečerovi do RDP Plzeň (triangl).

Všechna sdělovací zařízení musí být připojena do systému DDTS ŽDC podle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění.

Navrhované řešení:

V ŽST Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice budou v rámci této stavby vybudována následující zařízení:

- Nový telefonní zapojovač
- VTO budou zřízeny v nejnutnějším rozsahu
- Zařízení PTZS, ZPDP
- Rozhlas v obvodu stanice
- Rozhlas pro cestující
- Informační zařízení pro cestující
- Hodinové zařízení
- Kamerový systém (rozsah bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace)
- Místní kabelizace vyhovující vlivům budoucí střídavé trakce 25 kV/50 Hz
- Pro umístění technologického zařízení je navržena rekonstrukce stávajících výpravních budov v potřebném rozsahu.
- Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) podle TS 2/2008 – ZSE bude připojena do RDP Plzeň.

V mezistaničních úsecích bude položena následující kabelizace:

- Nová dálková kabelizace Správy železnic, státní organizace 2x HDPE trubka, optický kabel
- Metalický kabel typu TCE ZE připravený na výhledovou střídavou trakci

5.1.3 Silnoproudá technologie vč. DŘT

V dalším stupni dokumentace bude prověřena nutnost rekonstrukce napájení silnoproudých technologií, dále bude prověřen příkon distribuční přípojky na nově instalovaný výkon technologických systémů, nicméně vzhledem k instalaci osvětlení na bázi úsporných LED technologií se nepředpokládá nutnost posílení stávajících přípojných míst.

5.1.4 EOv, rozvody vn, nn a osvětlení

Požadavky na nový stav

Návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující bude podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, a předpisu SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.

Dojde k demontáži a náhradě stožárů, včetně kabeláže a instalace nových svítidel se zdroji LED. Ovládání EOv bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče REOV. EOv bude začleněn do DDTs, ovládání bude možné místní, dálkové a pomocí čidel.

Napájení SZZ, PZZ a TZZ bude splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.

Navrhované řešení:

V ŽST Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice jsou navržena tato zařízení:

- Nové napájecí nn kabely
- Přeložky napájecích kabelů vyvolané stavebními pracemi
- Nové venkovního osvětlení železničních prostor, nástupišť a přístupových komunikací pro cestující
- Vybavení výhybek EOv včetně nových rozvodů
- Vybavení stanice DOÚO včetně vybavení výhybek EOv
- Napájecí kabely pro SZZ, PZZ a PZS
- Možnost napájení PZS vzdálených do cca 500 m od stanice

V ŽST Sušice jsou u koleje č. 3 navrženy zásuvky 230 V a 400 V pro temperování odstavených motorových vozů / jednotek.

Nové výhybky v jednotlivých železničních stanicích budou opatřeny elektrickým ohřevem výhybek dle následující tabulky.

ŽST	výhybka č.
Horažďovice	1, 3, 9, 10
Velké Hydčice	1, 2, 4, 5
Žichovice	1, 7
Sušice	1, 2, 6, 12

Tabulka 5.1 – Rozsah EOv

5.1.5 Železniční svršek a spodek

Ve všech stanicích je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku a sanace žel. spodku v hlavní staniční koleji a v jedné předjízděné koleji, pravidelně pojížděné vlaky osobní dopravy. V ostatních staničních kolejích je navržena rekonstrukce pouze v nezbytném rozsahu vyvolaném např. úpravou zhlaví. Uvažována je sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1. Nové výhybky jsou navrženy přednostně na betonových pražcích, tvaru 1:11-300 do dopravních kolejích, příp. 1:9-190 a 1:7,5-190 do ostatních kolejí. Odvodnění stanic je navrženo pomocí nových trativodů, jejichž orientační rozsah je patrný ze situací.

ŽST Horažďovice

Rekonstrukce kolejí č. 1 a 2 v celé délce a kompletně obou zhlaví.

ŽST Velké Hydčice

Rekonstrukce kolejí č. 1 a 3 v celé délce a kompletně obou zhlaví.

ŽST Žichovice

Rekonstrukce kolejí č. 1 a 3 v celé délce a kompletně obou zhlaví.

ŽST Sušice

Rekonstrukce kolejí č. 1 a 3 v celé délce a kompletně obou zhlaví. Nová kolej č. 6/6a – účelová kolej Správy železnic, státní organizace.

mezistaniční úseky

V úseku od krajní výhybky ŽST Velké Hydčice do km 8,7 a dále v celém mezistaničním úseku Žichovice – Sušice je navržena kompletní rekonstrukce včetně odvodnění.

V ostatních mezistaničních úsecích je rekonstrukce železničního svršku a spodku navržena pouze lokálně v souvislosti s rekonstrukcí železničních přejezdů, mostů nebo propustků.

5.1.6 Nástupiště

Všechna nová nástupiště jsou navržena s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Typ konstrukce nástupiště, jakožto i přesná poloha přístupů na nástupiště, budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace.

Délka nástupišť činí. 90 m pro případné přímé spěšné vlaky ze Strakonice do Sušice.

Přístup na nástupiště je ve všech stanicích pomocí centrálního přechodu vč. výstražného zařízení pro přechod kolejí.

ŽST Horažďovice

- nástupiště dl. 90 m u kol.č.1 (centrální přechod)
- nástupiště dl. 90 m u kol.č.2 (centrální přechod)

ŽST Velké Hydčice

- nástupiště dl. 90 m u kol.č.1 (centrální přechod)
- nástupiště dl. 90 m u kol.č.3 (centrální přechod)

ŽST Žichovice

- nástupiště dl. 90 m u kol.č.1 (centrální přechod)
- nástupiště dl. 90 m u kol.č.3 (centrální přechod)

ŽST Sušice

- nástupiště dl. 90 m u kol.č.1
- nástupiště dl. 90 m u kol.č.3

5.1.7 Železniční přejezdy

Byla prověřena možnost zrušení vybraných železničních přejezdů. Doporučení Zpracovatele je následující:

P887 (km 2,882)	zachován
P888 (km 4,461)	zachován, doplnění PZS (stavebně v rámci prací OŘ)
P889 (km 6,478)	ZRUŠEN, náhrada objízdou komunikací cca dl. 470 m a rozšířením stávající komunikace v dl. 170m
P890 (km 7,211)	zachován, doplněny závory (stavebně v rámci prací OŘ)
P891 (km 10,166)	zachován
P892 (km 11,549)	ZRUŠEN, náhrada objízdou komunikací cca dl. 470 m
P893 (km 14,195)	zachován
P894 (km 16,371)	ZRUŠEN bez náhrady
P896 (km 17,785)	ZRUŠEN, náhrada objízdou komunikací cca dl. 170 m
P897 (km 18,133)	zachován
P898 (km 18,557)	ZRUŠEN, náhrada objízdou komunikací cca dl. 460 m
P899 (km 19,278)	zachován, nové PZS se závorami s vazbou na nové SSZ na přilehlé křižovatce

U všech ponechaných přejezdů (vyjma P888 a P890) je navržena jejich rekonstrukce včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Konkrétní typ přejezdové konstrukce bude řešen v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Součástí nového zabezpečení přejezdu P899 v ŽST Sušice bude i nové SSZ na přilehlé křižovatce, které bude navázané na činnost PZS. Důvodem je umožnění vyklizení přejezdu vozidly, které musí na přilehlé křižovatce při jízdě rovně, či doprava dávat přednost protijedoucím vozidlům příjezdějícím zprava (z pohledu od přejezdu) po silnici II/169.

V ŽST Horažďovice, Velké Hydčice a Žichovice je navržen centrální přechod pro přístup na nástupiště.

5.1.8 Mosty, propustky a zdi

Návrh opatření na stávajících umělých stavbách a návrh nových umělých staveb v rámci Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně) vychází ze stavu jednotlivých objektů. Pro návrh umělých staveb a jejich úprav jsou dále použity v současné době platné standardy ČSN a ČSN EN a platné předpisy Správy železnic, státní organizace.

Na základě zadání se v rámci části Mosty, propustky a zdi uvažují následující varianty s následujícím kritériem plnění:

- zatížení dle platných souborů norem ČSN a ČSN EN pro příslušnou kategorii trati z hlediska mostů (Třída 4 – klasifikační součinitel $\alpha = 1,10$ v souladu s NA.2.53.1 a NA.2.53.3 ČSN EN 1991-2 ed.2 a Kategorizace tratí z hlediska mostů (01/2017)),
- prostorové uspořádání v souladu s ČSN 73 6201 a MVL 101,
- nosné konstrukce přednostně s průběžným kolejovým ložem,
- přednostní využití bezстыkové koleje na betonových pražcích,
- přednostně nosné konstrukce kolmé, popř. s kolmým mostním závěrem.

Dotčený úsek Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně) je součástí traťového úseku 0371 Horažďovice předměstí (mimo) – Klatovy (mimo). Na daném úseku se nachází 10 mostních objektů a 36 propustků. V rámci zpracování Záměru projektu „Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)“ byl posouzen stávající stav objektů.

U mostních objektů, které navrženým kritériím vyhovují, se obecně navrhuje jejich oprava v rámci údržby, nebo sanace (rekonstrukce zdiva, izolace, PKO, sjednocující nátěry).

U mostních objektů, které navržená kritéria nesplňují je navrhována náhrada novou konstrukcí.

Použité podklady:

- Protokoly o podrobné prohlídce mostních objektů,
- Mosty a propustky – výběr údajů,

Jedná se o následující objekty:

- *Most v km 3,338 - Horažďovice - Otava (opravné práce OŘ),*
- *Most v km 6,067 - Hydčice deskový 2,90 m (opravné práce OŘ),*
- *Most v km 8,639 - Klenba 3,00 m - trubka PVC,*
- *Most v km 10,525 - Před Žichovicemi ocel. 6,00 m,*
- *Most v km 11,997 - Žichovice - cesta, klenba 3,00 m,*
- *Most v km 12,162 - Žichovický potok,*
- *Most v km 12,194 - Žichovice - vozovka,*
- *Most v km 15,423 - Čepice - ocelák,*
- *Most v km 15,487 - Čepice-podélná dřeva,*
- *Most v km 18,627 - Sušice - Otava,*
- *Propustek v km 0,440 - Trubní 1,40 m Babiny,*
- *Propustek v km 1,490 - Klenutý 2,00 m. před Horažďovicemi,*
- *Propustek v km 1,807 - Deskový 0,80 m. vjezd Horažďovice,*
- *Propustek v km 3,175 – Desk. 2,00 m. Horažďovice za přejezdem (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 3,626 - Deskový 0,60 m. za ocelákem (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 4,024 - Deskový za Horažďovicemi (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 4,208 - Klenutý za Horažďovicemi (opravné práce OŘ),*

- *Propustek v km 4,725 - Strážní domek za Horaž. (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 5,405 - Deskový 60 před Hydčicemi (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 5,793 - Deskový 80 před Hydčicemi (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 6,924 - Deskový 1,50 před Hydčicemi (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 7,339 - Hydčice – nefunkční (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 7,854 - HASIT,*
- *Propustek v km 8,098 - Hydčice - dlouhý trubní,*
- *Propustek v km 9,039 - Klenutý za Hydčicemi (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 9,265 - Deskový za Hydčicemi (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 9,585 - Deskový 1,9 chránička z PVC (opravné práce OŘ),*
- *Propustek v km 10,325 - Deskový 0,60 u přejezdu,*
- *Propustek v km 11,083 - Deskový 0,60 u řeky,*
- *Propustek v km 11,360 - Klenutý 2,0 před Žichovicemi,*
- *Propustek v km 12,604 - Žichovice – vjezd,*
- *Propustek v km 13,149 - Žichovice – odjezd,*
- *Propustek v km 13,794 - Deskový 1,00 v oblouku,*
- *Propustek v km 14,053 - Trubní před Čepicemi,*
- *Propustek v km 14,206 - U přejezdu Čepice,*
- *Propustek v km 14,713 - Deskový 1,00 u Čepic,*
- *Propustek v km 15,363 - Deskový 0,60 za Čepicemi,*
- *Propustek v km 15,798 - Deskový 0,80 za Čepicemi,*
- *Propustek v km 16,413 - Klenutý 1,50 Chmelná,*
- *Propustek v km 16,769 - Deskový 0,70 chránička,*
- *Propustek v km 17,162 - Deskový 0,70 u řeky,*
- *Propustek v km 17,531 - Deskový 0,80 před návěstidlem,*
- *Propustek v km 17,848 - Deskový 0,80 před Sušicí,*
- *Propustek v km 17,913 - Deskový 0,40 před Sušicí,*
- *Propustek v km 17,930 - Klenutý 2,00 Malá Chmelná,*
- *Propustek v km 18,053 - Deskový 0,60 před Sušicí.*

U mostů a propustků v daném úseku bylo přihlédnuto ke stáří těchto objektů. Původní konstrukce byly vybudovány v roce 1888.

U propustků, které jsou ve stupni 2 a 3, se proto obecně uvažuje s demolicí a náhradou novým propustkem.

K mostům bylo přistupováno obdobně. Původní konstrukce z roku 1888, které dle podkladů neprošly žádnou zásadní přestavbou, byly nahrazeny novými konstrukcemi s průběžným kolejovým ložem, s minimalizací nákladů na údržbu. Nové konstrukce budou navrženy s ohledem na výhledovou elektrizaci tratě.

V době zpracování projektu nebyly na mostních objektech provedeny žádné další průzkumné práce, nebo zkoušky pro upřesnění stávajícího stavu.

Konkrétní rozsah prací ne jednotlivých mostech a propustcích je uveden v příloze K.3.

5.1.9 Pozemní stavební objekty

Horažďovice

2x Stavědlo - Stávající stavědla, dvoupodlažní podsklepené budovy cca 7,5x4,5 m v=cca 6,0 m

Obě stavědla budou demolována.

Rekonstrukce VB je předpokládána v rámci samostatného projektu OŘ Plzeň.

Informace o kapacitě parkovišť:

V bezprostřední blízkosti nádražní budovy je prostor pro zaparkování až 17 osobních automobilů. S vybudováním dalších míst se v tuto chvíli neuvažuje. V rámci navazujících stupňů dokumentace je možné toto rozhodnutí revidovat na základě aktuálních skutečností.

Velké Hydčice

Stávající hradlo v areálu vápenky

Hradlo bude demolováno.

Nový objekt RZZ

Nový objekt RZZ, jako náhrada za demolované hradlo 4 m x 5 m, přízemní objekt bez podsklepení. Založení na plošných základech. Obvodové konstrukce zděné, střecha plochá, dispozice dle požadavků technologických profesí.

Informace o kapacitě parkovišť:

V bezprostřední blízkosti nádražní budovy je prostor pro zaparkování až 8 osobních automobilů. S vybudováním dalších míst se v tuto chvíli neuvažuje. V rámci navazujících stupňů dokumentace je možné toto rozhodnutí revidovat na základě aktuálních skutečností.

Žichovice

Rekonstrukce budovy bude koordinována s opravnými pracemi OŘ Správou pozemních staveb.

K úpravám dochází jen v 1. NP (přízemí) hlavně v levé části objektu-hlavní budovy a navazujícího levého křídla v pohledu od kolejiště a to z důvodu potřeb pro umístění nové technologie a úpravy stávajícího sociálního zázemí pro cestující na současné standardy.

Stavební úpravy se budou týkat vytvoření nových technologických prostor v levé části přízemí hlavní budovy. Požadavky na umístění technologie zabezpečovacího zařízení cca 25 m², sdělovacího zařízení cca 12 m², rozvodny nn 12 m². Součástí stavebních úprav bude rovněž rekonstrukce prostor pro cestující. Čekárna pro cestující 24 m² + sociální zařízení cca 11 m².

Umístění nové technologie se předpokládá do prostor stávajících skladů a úschovny zavazadel (bude tvořit propojený celek). Úschovnu zavazadel lze přesunout do prostor využívaných jako sklady v levém křídle nebo umístit místo prádelny v pravém křídle.

Stavební úpravy budou provedeny v rozsahu-realizace úprav vnitřní dispozice na potřeby technologického zařízení, úpravy podlah včetně vybudování technologických kanálků, případné zesílení stropní konstrukce nad sklepními prostory. Dále se počítá s rekonstrukcí podlah vyrovnávací stěrkou včetně pokládky nášlapné vrstvy z PVC.

Vstupní dveře z exteriéru do technologických prostor budou nové požárně bezpečnostní opatřené mříží. Okenní a dveřní otvory dopravní kanceláře a technologických místností budou opatřeny vnitřními nůžkovými mřížemi, skleněné výplně oken a dveří bezpečnostními foliemi. Dále bude provedena u nově vybudovaných prostor rekonstrukce omítek, nová výmalba, nové povrchové úpravy stěn v rámci sociálního zázemí pro cestující včetně nových zařizovacích předmětů a ZTI rozvodů na současné standardy.

Technologické místnosti a dopravní kancelář včetně zázemí budou chráněny systémem PTZS. Požární ochrana těchto prostor bude řešena osazením místností požárními čidly zapojenými do systému PTZS.

V rámci nově upravovaných dotčených prostor bude provedena nová stavební elektroinstalace, úpravy vytápění a řešení požadavků na klimatizační jednotky, hlavně u technologických místností.

Mimo stavební úpravy pro technologii bude provedena kompletní výměna výplní otvorů – okenní a dveřní otvory umístěné v obvodových stěnách u celé budovy. Dále bude provedena rekonstrukce střešního pláště včetně sanace poškozených prvků krovu.

Stavbou zasažené prostory budou před provedením stavebních úprav vyklizeny.

Opatření ve prospěch turistického ruchu:

bezbariérové řešení veřejnosti přístupných prostor předprostoru budovy, drobná architektura (lavičky). Komunikace v okolí nádr. budovy jsou řešeny bezbariérově.

Informace o kapacitě parkovišť:

V bezprostřední blízkosti nádražní budovy je prostor pro zaparkování až 7 osobních automobilů. Z hlediska velikosti obce a frekvence cestujících je toto množství parkovacích míst dostatečné a s vybudováním dalších míst se proto neuvažuje. V rámci navazujících stupňů dokumentace je možné toto rozhodnutí revidovat na základě aktuálních skutečností, včetně případných úprav povrchů v návaznosti na stavební práce na rekonstrukci tratě a výpravní budovy.

Sušice

2x Stavědlo, dvoupodlažní podsklepená budova cca 6,5x4,5 m v=cca 6,0 m

Obě stavědla budou demolována.

Rekonstrukce VB je předpokládána v rámci samostatného projektu OŘ Plzeň.

Informace o kapacitě parkovišť:

V bezprostřední blízkosti nádražní budovy je prostor pro zaparkování až 60 osobních automobilů. S vybudováním dalších míst se v tuto chvíli neuvažuje. V rámci navazujících stupňů dokumentace je možné toto rozhodnutí revidovat na základě aktuálních skutečností.

6 Územně technické podmínky

Stavba je stavbou dopravní, je součástí železniční infrastruktury. Jelikož se prakticky jedná o rekonstrukci stávající tratě, nevytváří nároky na nové plochy v dotčených územních plánech, vyjma pozemků potřebných pro výstavbu náhradních objízdných komunikací za zrušené železniční přejezdy.

Umístění stavby je v zásadě dáno existujícím drážním tělesem a hranicí dráhy. Zpracovaný Záměr projektu respektuje stávající pozemek dráhy a nepředpokládá trvalé zábory nedrážních pozemků, vyjma pozemků potřebných pro výstavbu náhradních objízdných komunikací za zrušené železniční přejezdy.

S ohledem na dlouhodobou existenci této železniční tratě (přes 100 let), lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území, dnešního krajinného celku. Připravovaná stavba tedy není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Plzeňského kraje.

Podél tratě je veden komunikační kabel Správy železnic, státní organizace a ČD-Telematika, který trať na několika místech kříží. Mimoto trať kříží další telekomunikační kabely a vzdušná vedení jiných společností.

7 Majetkoprávní vztahy

Stavba je až na výjimky umístěna na pozemcích Správy železnic, státní organizace a Českých drah a.s. Objekty využívané pro stavbu jsou taktéž v majetku Správy železnic, státní organizace a ČD. Stavba se nachází na katastrálních územích Horažďovice, Velké Hydčice, Hejná, Bojanovice pod Rabím, Rabí, Žichovice, Čepice, Velká Chmelná, Malá Chmelná, Sušice nad Otavou.

Předpokládá se, že plochy zařízení staveniště budou přednostně zřizovány na drážních pozemcích, resp. pozemcích Správy železnic, státní organizace. V rámci provádění stavby nicméně může dojít i k zásahu na nedrážní pozemky. Všechny takové pozemky budou v ochranném pásmu dráhy, které je definováno svislou rovinou vedenou 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Pro výstavbu náhradních objízdných komunikací za zrušené železniční přejezdy jsou předpokládány trvalé zábory nedrážních pozemků v celkové výši 4950 m².

8 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

8.1 Vztah k proceduře EIA

Dle závěru zjišťovacího řízení vydaného dne 7.1.2008 Krajským úřadem Plzeňského kraje, SPIS ZN: ZN/4258/ŽP/07, ke stavbě Kolejové úpravy a racionalizace trati Horažďovice předměstí-Klatovy: Záměr „Kolejové úpravy a racionalizace trati Horažďovice předměstí- Klatovy“ naplňuje dikci bodu 9.2, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Proto bylo dle §7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona. Na základě zjišťovacího řízení podle §7 uvedeného zákona došel příslušný úřad k závěru, že záměr nebude posuzován dle citovaného zákona.

Transpoziční novela vstoupila v platnost 1.1.2018, proto bude potřeba zaslat novou žádost na MŽP zda uvedená stavba bude podléhat posuzování z hlediska procesu EIA

8.2 Bioregion

Zájmová stavba se nachází na rozhraní dvou bioregionů Blatenského, Sušického.

8.2.1 BLATENSKÝ BIOREGION

poloha a základní údaje

Bioregion tvořený žulovou pahorkatinou s četnými podmáčenými sníženinami se nachází na severozápadě jižních Čech a zabírá část Blatenské a Benešovské pahorkatiny. Dominuje zde biota 4.bukového vegetačního stupně, výrazně hercynského charakteru. Potenciálně převažují acidofilní doubravy a olšiny. Vyšší kopce zasahují do bučin.

horniny a reliéf

Hlavní horninou oblasti jsou intruziva středočeského plutonu, především žuly a granodiority. Z pokryvů hrají hlavní roli svahoviny, často s eolickou příměsí. Reliéf bioregionu je tvořen pahorkatinou s výrazně vystupujícími žulovými vrchy a plochými širokými sníženinami mezi nimi, zcela zde chybí zaříznutá údolí. Typická výška bioregionu činí 430-580m.

půdy

Půdy jsou většinou kyselé typické kambizemě, severně od Horažďovic je rozsáhlejší výskyt nenасыcených kyselých kambizemí psedoglejových. V plochých úsecích s těžkými substráty jsou rozšířeny primární psedogleje.

klima

Celé území bioregionu leží v mírně teplé oblasti s průměrnými teplotami mezi 6,5-7,5°C . Nižší části regionu leží v oblasti MT 11, vyšší oblasti v MT 7 (Quitt). Podnebí kontinentálního charakteru je poměrně suché, s ročním úhrnem mezi 530-650 mm.

biota

Bioregion leží v mezofytiku se suprakolinním vegetačním stupněm (Skalický) . Na většině území potenciálně převažují acidofilní doubravy (Genisto garmanicae-Quercion). Výskyt hájového typu vegetace lze uvažovat na malých územích v jihovýchodní části. Flóra je poměrně chudá, s převahou hercynských druhů, exklávních prvků je málo. Dominují běžné druhy pahorkatin. V bioregionu se vyskytuje běžná fauna hercynské zkulturněné krajiny , se západními vlivy. Výrazně obohacujícím prvkem jsou rybníky a jejich okolí.

8.2.2 SUŠICKÝ BIOREGION

poloha a základní údaje

Bioregion leží na jihozápadě jižních Čech, zabírá střední část geomorfologického celku Šumavské podhůří s výjimkou jeho jižního okraje, který byl přiřazen k Šumavskému bioregionu. Bioregion je protažen podél Šumavy ve směru západ - východ (Culek, 1996).

horniny a reliéf

Velkou většinu území budují migmatity a migmatické ruly, podružně žuly až granodiority, nebulity a malé masívy syenodioritu. Na Otavě mezi Sušicí a Horažďovicemi vystupuje pestrá série charakterizovaná četnými vložkami vápenců, které se objevují rovněž na Volyňce a jednotlivě i jinde. Neogenní písky, štěrky a jíly tvoří ostrůvky podél Otavy, zde rovněž vystupují menší plochy kvartérních štěrkopískových teras.

Reliéf má charakter vrchoviny, od Šumavy se zvolna svažující do nitra Čech. Údolí jsou většinou široká, otevřená, časté jsou kotlinovité sníženiny. Skály a sutě jsou vytvořeny na některých vrcholech, vzácně i v údolích řek, drobné skalky jsou na vápencových výchozech.

Převažuje členitá vrchovina s výškovou členitostí 200 – 300 m, u kontaktu se Šumavou až plochá hornatina s členitostí 300 – 370 m. Směrem k severu je reliéf postupně plošší, u okrajů má charakter ploché vrchoviny až členité pahorkatiny s výškovou členitostí 100 – 200 m. Typická výška bioregionu je 460 – 770 m (Culek, 1996).

podnebí

Dle Quitta nejvyšší část bioregionu přiléhající k Šumavě patří do chladné oblasti CH 7, níže ležící části do mírně teplé oblasti MT 3, MT 5 a MT 7 (Culek, 1996).

půdy

V nižší, severovýchodní části bioregionu převažují kyselé typické kambizemě, na dnech kotlinovitých sníženin přecházející do kyselých pseudoglejových kambizemí až ostrůvků primárních pseudoglejů, glejů a násatí. Ve vyšší jihozápadní části bioregionu převažují dystrické kambizemě s místními přechody do kyselých typických kambizemí. Na výchozech vápenců se objevují ostrůvky renzin, většinou hnědých, s jemnozemí v různé míře odvápněnou. Podél řek se vyskytují písčité fluvizemě. (Culek, 1996).

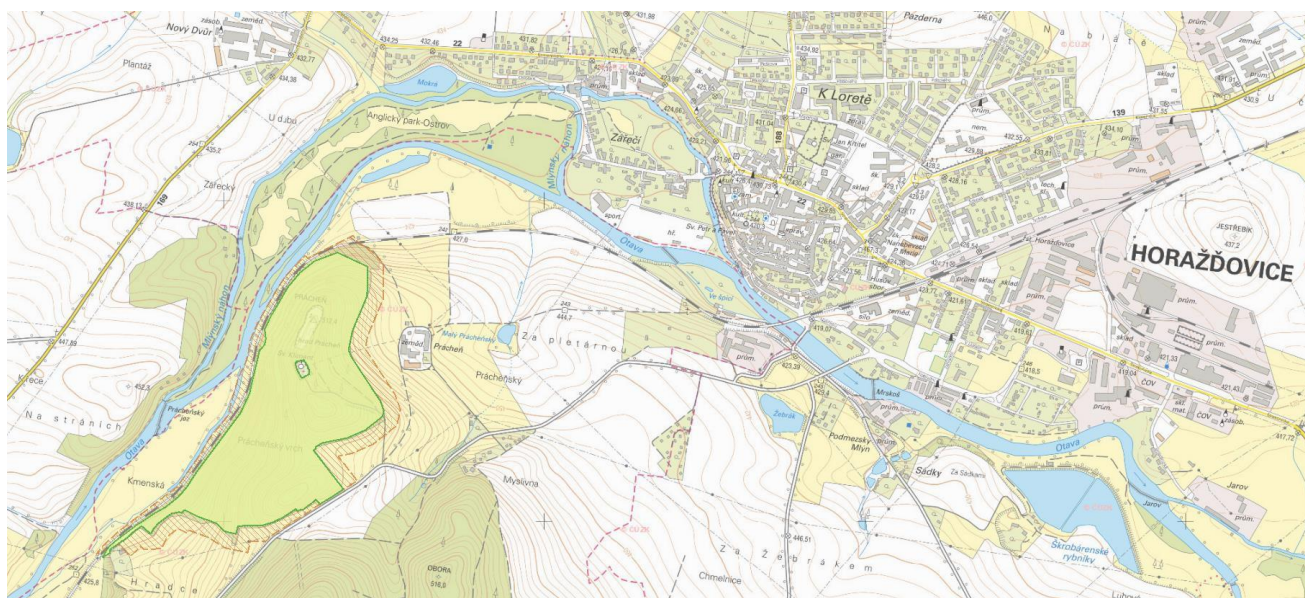
biota

Bioregion se rozkládá v mezofytiku a zaujímá jihovýchodní cíp fytogeografického okresu 34. Plánický hřeben, fytogeografické podokresy 37a. Horní pootaví (kromě jižního okraje), 37b. Sušicko-horažďovické vápence, 37c. Nezdecké vápence, 37d. Čkyňské vápence, 37e. Volyňské

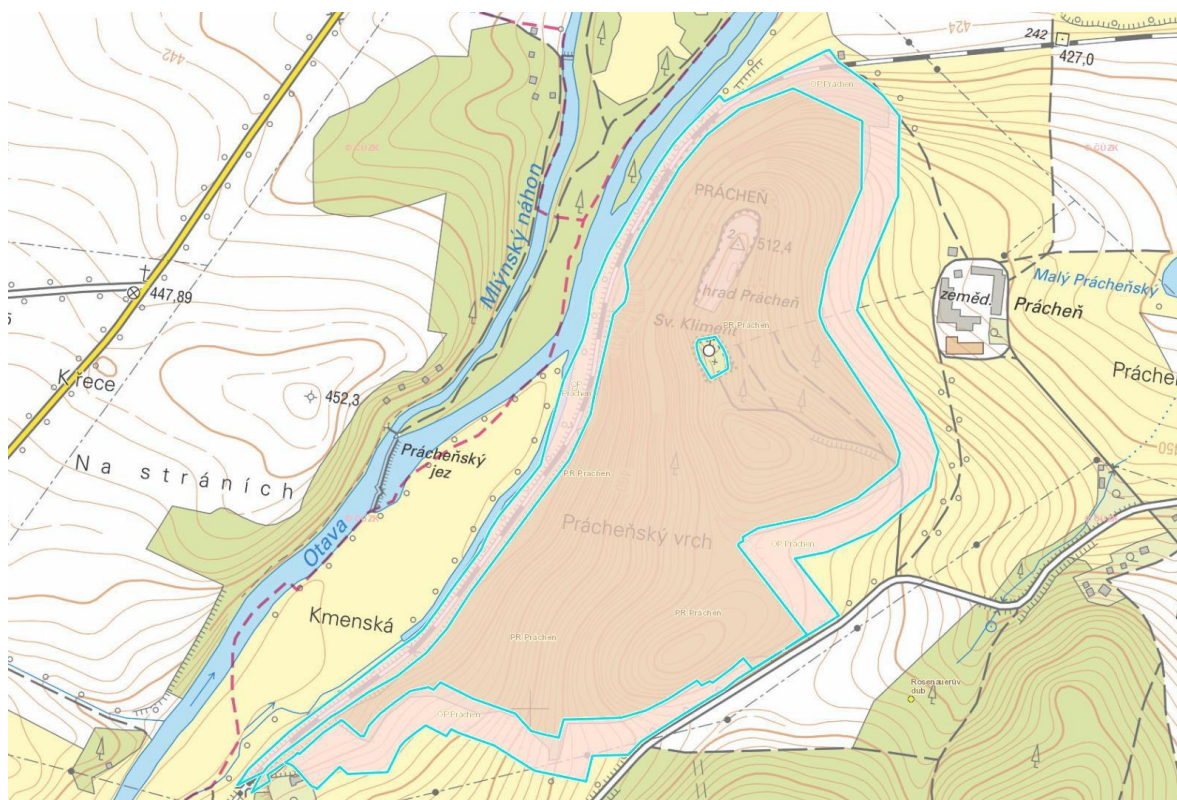
Předšumaví (mimo severné část a johozápadní okraj), 37f. Strakonické vápence a západní polovinu fytogeografického podokresu 37h. Prachatické Předšumaví. Vegetační stupeň je suprakolinní až submontánní. Potenciální vegetaci představují pro větší část území acidofilní doubravy (Genisto germanicae-Quercion). Silné zastoupení zde měly jedliny (Galio-Abietenion), bučiny byly přítomny méně (podsvaz Fagenion a asociace Luzulo-Fagetum). Na skalách v údolí některých vodních toků byl podchycen výskyt reliktních silikátových borů (Betulo carpaticae-Pinetum). Podél toků se rozvinula společenstva luhů (převážně Stellario-Alnetum glutinosae). Odlišná je vegetace krystalických vápenců. Na severních svazích jsou to převážně kalcifilní bučiny (Cephalanthero-Fagetum), na jižních snad teplomilné doubravy (snad Quercion petraeae). V oblasti Sušicko-horažďovických vápenců zaujímají důležité místo vápencové bory (Erico-Pinion). Místy se zřejmě vyskytovaly i reliktní lískové křoviny (Antherico ramosi-Coryletum avellanae).

8.3 Zvláště chráněná území

Navrhovaný záměr stavby prochází vyhlášeným ochranným pásmem přírodní rezervace Prácheň (zeleně vyznačeno na následujícím obrázku) do dalších zvláště chráněných území stavba nezasahuje.



obrázek č. 1 Chráněná území (<http://webgis.nature.cz/>)



obrázek č.2 PR Prácheň (<http://webgis.nature.cz/>)

PR Prácheň

Prácheň je přírodní rezervace ev. č. 336 dle AOPK ČR, jihozápadně od města Horažďovice v okrese Klatovy. PR Prácheň má vyhlášené ochranné pásmo.

Důvodem ochrany jsou přirozené převážně listnaté porosty teplomilného charakteru s typickou květenou. Roste zde např. sasanka pryskyřníkovitá, dymnivka dutá, kokořík vonný, violka lesní, víkev hrachovitá, lilie zlatohlavá, pomněnka lesní, prvosenka jarní, vemeník zelenavý, jestřábník chocholičnatý, plicník tmavý, kopretina chocholičnatá, pitulník horský, pupkovec pomněnkový a další.

Součástí chráněného území je raně středověké hradiště a zřícenina vrcholně středověkého hradu Prácheň

PR Prácheň	
Předmět ochrany:	Přirozené převážně listnaté porosty teplomilného charakteru s typickou květenou, charakteristické pro předhoří Šumavy
Kategorie IUCN:	IV - území pro péči o stanoviště/druhy
Ochranné pásmo:	vyhlášené - 11,7149 ha
Datum prvního vyhlášení:	08.06.1953
Datum posledního vyhlášení:	23.05.2008

8.4 NATURA 2000

Stavba nezasahuje do žádných lokalit NATURA 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti). Nejbližší evropsky významnou lokalitou je EVL Čepičná nacházející se cca 500m od trati u obce Čepice, další nejbližší je EVL Rábí, nacházející se cca 1,2km od trati.

8.5 Významné krajinné prvky (VKP)

Případný zásah stavby do významného krajinného prvku registrovaného dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Nebo spadající do VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. bude určeno v dalším stupni projektové dokumentace.

8.6 Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)

Vlivy stavby na ÚSES budou podrobněji specifikovány v dalších stupních projektové dokumentace.

Stavba v oblasti kolem PR Prácheň prochází regionálním biocentrem RB1603, jedná se o funkční biocentrum, název: Horažďovice. Dále stavba v oblasti u obce Žichovice jde v souběhu s regionálním biocentrem RB1602, jedná se o funkční biocentrum, název: Pod Žichovicemi. Stavba v oblasti mezi Čepicemi a Dobříšín prochází v souběhu s regionálním biocentrem PKL, RBC - 1601, název Čepice, dále v souběhu u Dobříšína s PKL.

8.7 Památné stromy

V posuzovaném území se nenacházejí žádné památné stromy.

Nejbližší památný strom je Hydčická lípa, nacházející se cca 350m od trati, stavbou nebude dotčen.

8.8 Vliv na krajinný ráz

Stavba je navrhována ve stávající stopě, a nebude mít dopad na krajinný ráz.

8.9 Ložiska nerostných surovin a dobývací prostory

Stavba „Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)“ nezasahuje do žádných chráněných ložiskových území, do žádných dobývacích prostor, a do žádných poddolovaných území.

Stavba je navrhována ve stávající stopě, a nebude mít dopad na ložiska nerostných surovin a dobývací prostory.

Chráněné ložiskové území, ložiska výhradní plochy, a dobývací těžené prostory se nachází u Velké Hydčice, ve vzdálenosti cca 400 m od osy koleje:

ID:06440000, název: Velká Hydčice-Hejná, surovina Vápenec, organizace HASIT Šumavské vápenice a omítkárny, s.r.o., Velké Hydčice

Chráněné ložiskové území, poddolovaná ložisková plocha, ložiska výhradní plocha se nachází u obce Čepice, ve vzdálenosti cca 530m od osy koleje:

ID: 06420000, název: Čepice, surovina: Vápenec, organizace: HASIT Šumavské vápenice a omítkárny, s.r.o., V. Hydčice

Nejbližší chráněné ložiskové území a dobývací těžené prostory se nachází u obce Dobruška, ve vzdálenosti cca 230m od osy koleje:

ID: 03350000, název: Hamr u Sušice, surovina: Stavební kámen, organizace: BÖGL a KRÝSL, k.s., Praha

8.10 Vlivy na lesní porosty

V případě zásahu do pozemků plnících funkci lesa bude určeno v dalších stupních projektové dokumentace.

8.11 Vliv stavby na zemědělský půdní fond

V případě zásahu do pozemků definovaných jako zemědělský půdní fond bude určeno v dalších stupních projektové dokumentace.

8.12 Vlivy na památky a archeologické nálezy

Stavba „Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)“ nezasahuje do staveb spadajících do kategorie národních kulturních památek, nebo kulturních památek ve správě Národního památkového ústavu. Nemovité kulturní památky se nenachází ani v přímé blízkosti.

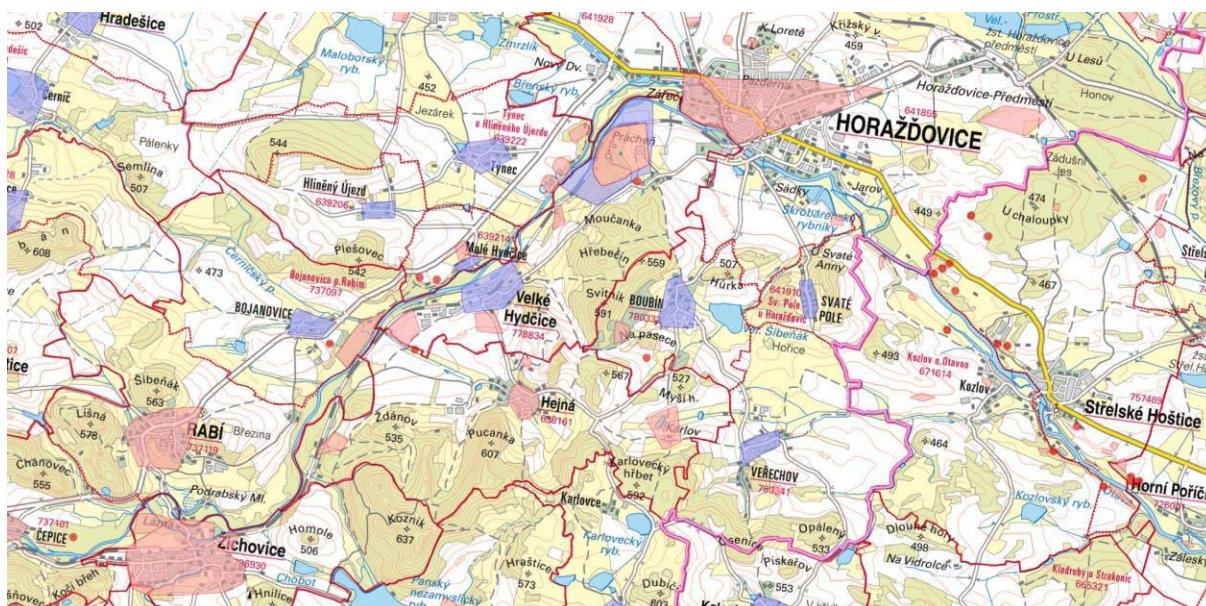
Archeologie

Každé území, na kterém se stavba uskuteční je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2, zákona č. 20/1997 Sb. v platném znění, a proto je nutné pro stavbu zajistit archeologický dozor.

§22 a 23 zákona č. 20/1978 Sb., o státní památkové péči v platném znění

§22 - Provádění archeologických výzkumů

Základní informace o území s archeologickými nálezy ze SAS ČR je znázorněna na následujícím obrázku



Obr. dle SAS ČR - Státního archeologického seznamu České republiky- zobrazení lokalit UAN

Základní informace o územích s archeologickými nálezy ze SAS ČR je zveřejněn v aplikaci SAS ČR Aplikace poskytuje přehled všech UAN zanesených do SAS ČR.

- Název UAN
- Typ UAN – UAN jsou rozděleny do čtyř kategorií:
 - UAN I. Území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.
 - UAN II. Území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100 %.
 - UAN III. Území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškeré území státu kromě kategorie IV).
 - UAN IV. Území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškerá území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženy nad geologickým podložím).

Stavba „Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)“ dle Státního archeologického seznamu České republiky prochází následující lokality UAN:

kategorii UAN II, poř.č.SAS: --, v katastru Velké Hydčice,

kategorii UAN II, poř.č.SAS: 22-32-06/10 v katastru Velké Hydčice,

kategorii UAN I, poř.č.SAS: 22-31-15/2

kategorii UAN I, poř.č.SAS 22-31-15/5 v katastru Žichovice

8.13 Ochrana vod

8.13.1 Povrchové vody

Hydrologické členění zájmového území stavby

Dle hydrologického členění prochází zájmové území stavby povodím (3.řádu)

Otava po Volyňku (čhp 1-08-01) povodí: Labe

Postupně prochází revitalizované úseky následujícími jednotlivými dílčími povodími:

- Březový potok: ČHP 1-08-01-1200-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-1110-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-1030-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-1020-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-0960-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-09640-0-00
- Nezdický potok: ČHP 1-08-01-0930-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-0820-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-0940-0-00
- Nezdický potok: ČHP 1-08-01-0930-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-0820-0-00
- Podmokelský potok: ČHP 1-08-01-0810-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-0800-0-00
- Otava: ČHP 1-08-01-0640-0-00

Vodní toky

Stavba přichází v rekonstruovaném úseku do kontaktu s vodními toky

Vodní toky – popis kontaktu se stavbou:

Vodní tok ID v CEVT ČHP Katastrální území	Správce
Bezejmenný-hlavní odvodňovací zařízení PVL 10261097 Horažďovice	Správce se neurčuje

Bezejmenný-hlavní odvodňovací zařízení PVL 10259116 Horažďovice	Správce se neurčuje
Otava 10100013 PVL Horažďovice	Povodí Vltavy, s.p.
Bezejmenný vodní tok PVL 10268497 Velké Hydčice	Povodí Vltavy, s.p.
Bezejmenný vodní tok PVL 10271302 Hejtná	Povodí Vltavy, s.p.
Bezejmenný vodní tok PVL 10246758 Rabí	Povodí Vltavy, s.p.
Nezamyslický potok PVL 10262908 Hejtná	Povodí Vltavy, s.p.
Bezejmenný vodní tok PVL 10274100 Žichovice	Povodí Vltavy, s.p.
Nezdický potok PVL 10100413 Žichovice	Povodí Vltavy, s.p.
Podmokelský potok PVL 10251276 Velká Chmelná	Lesy ČR, s.p.
Bezejmenný vodní tok PVL 10276299 Velká Chmelná	Povodí Vltavy, s.p.
Bezejmenný vodní tok PVL 10274463 Malá Chmelná	Lesy ČR, s.p.
Otava 10100013 PVL Sušice nad Otavou	Povodí Vltavy, s.p.

Tabulka č.1 křížených evidovaných vodních toků

Záplavové území

Pozemek dráhy na němž je umístěna projektovaná stavba přichází do kontaktu s úředně stanoveným záplavovým územím Otavy (správce vodního toku Povodí Vltavy, s.p.)

8.13.2 Vodohospodářsky chráněná území

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Stavba nezasahuje do CHOPAV.

Ochranná pásma povrchových vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba nezasahuje do ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů (OPVZ)

Stavba zasahuje do následujících ochranných pásem podzemních vodních zdrojů:

Trať jde v souběhu s Horažďovice vrtané a kopané studny HV1-HV5, HJ1, HJ2, Vodoprávní úřad: ONV Klatovy, typ vodního zdroje: podzemní zdroj

Trať kříží Velké Hydčice Šumavské Vápenice podzemní zdroj, Vodoprávní úřad: ONV Klatovy, typ vodního zdroje: podzemní zdroj.

Trať jde v souběhu s Žichovice vrt HV1, HV2 Vodoprávní úřad: ONV Klatovy, typ vodního zdroje: podzemní zdroj



Obr: Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů (<https://heis.vuv.cz>)

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Stavba nezasahuje do stanovených ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů.

8.14 Odpady

Při realizaci stavby bude nakládání s odpady řešeno původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 4 odst. 1 písmena „x“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů) a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním. Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Přehled odpadů, které mohou vzniknout při realizaci předmětné stavby:

Poř. č.	Kód odpadu	Kategorie	Zařazení odpadu	Název odpadu dle katalogu odpadů
1.	07 02 99	O	Pryžové podložky (žel. svršek)	Pryžové podložky
2.	16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístroje)	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13
3.	17 01 01	O	Vybouraný beton a železobeton	Beton
4.	17 01 01	O	Železniční pražce betonové	Beton
5.	17 01 02	O	Stavební suť (cihly)	Cihly
6.	17 02 01	O	Dřevo po stavebním použití, z demolic	Dřevo
7.	17 02 02	O	Sklo	Sklo
8.	17 02 03	O	Plasty	Plasty
9.	17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	Plasty
10.	17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
11.	17 04 01	O	Odpad mědi a jejích slitin (bronz, mosaz)	Měď, bronz, mosaz
12.	17 04 02	O	Odpad hliníku	Hliník
13.	17 04 05	O	Železný šrot	Železo a ocel
14.	17 04 07	O	Směsné kovy	Směsné kovy
15.	17 04 11	O	Zbytky kabelů, vodičů	Kabely neuvedené pod 17 04 10
16.	17 05 04	O	Kamenná suť	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
17.	17 05 04	O	Výkopová zemina	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
18.	17 05 08	O	Štěrka z kolejiště	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07
19.	17 06 04	O	Zbytky izolačních materiálů	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03
20.	20 02 01	O	Smýcené stromy a keře	Biologicky rozložitelný odpad
21.	20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	Komunální odpady jinak blíže neurčené
22.	17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné

Poř. č.	Kód odpadu	Kategorie	Zařazení odpadu	Název odpadu dle katalogu odpadů
23	17 05 07*	N	Štěrkové lože kontaminované	Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky
24	17 06 01*	N	Izolační materiály s obsahem azbestu	Izolační materiály s obsahem azbestu
25	17 06 03*	N	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky
26	17 06 05*	N	Stavební materiály obsahující azbest	Stavební materiály obsahující azbest

* Nebezpečné odpady jsou označeny dle Katalogu odpadů symbolem „*“

Během výstavby (zhotovitel stavby) je původce odpadu povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Původce odpadu je odpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

8.15 Hluk

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

8.15.1 Vyhodnocení situací a návrh protihlukových opatření

V případě uznání staré hlukové zátěže není nutné navrhovat protihluková opatření.

8.15.2 Hluk ze sdělovacích zařízení

V železniční stanici, kde budou instalována nová rozhlasová zařízení, je třeba přijmout odpovídající opatření ke snížení hluku.

Proto pro hlášení cestujícím budou použita sdělovací zařízení schválená pro provozování na Českých drahách. Ústředna bude mít zařízení na snížení výkonu v noční době, toto zařízení bude odpovědně používáno. Reproductory pro ozvučení stanice budou umístěny na sloupech o výšce 3 – 4m, vzdálených od sebe 17 m. Reproductory budou nasměrovány tak, aby nezasahovaly obytné objekty.

Hladina hluku v nejbližším prostoru, kde se ještě může vyskytovat posluchač, nesmí přesáhnout hodnotu 90 dB. Hladina zvuku při hlášení má být cca 10 – 15 dB nad hladinou trvalého hluku (nad pozadím). V libovolném místě poslechu musí být rozdíl akustického signálu (mezi rozhlasovým zařízením a pozadím) nejméně 6 dB.

Akustické parametry rozhlasových zařízení budou po realizaci proměřeny.

Pro komunikaci při posunu či manipulaci v nádraží budou v maximální míře využity krátkovlnné vysílačky.

8.15.3 Hluk z provádění stavby

Vzhledem ke skutečnosti, že hluková studie je zpracována jako součást záměru projektu stavby, není možné blíže specifikovat hluk z provádění stavby. Je však třeba se touto problematikou zabývat v dalších stupních dokumentace, nejlépe před realizací stavby, kdy bude již znám její dodavatel a jeho technické možnosti a strojový park.

Stavební činnosti

Pro posouzení hlukového zatížení jsou v následující tabulce uvedeny běžné činnosti, související s modernizací či optimalizací železničních tratí.

Uvažované stavební činnosti

Stavební činnost pro DEN	Stavební činnost pro NOC
<ul style="list-style-type: none">• sejmutí stávajících roštů (pražců a kolejnic)• odtěžení štěrkového lože• úprava zemní pláne• rekonstrukce mostních objektů a propustků• navážení a hutnění nového štěrkového lože• pokládka roštů s kolejnicemi• podbíjení• broušení kolejnic• výkopové práce (kabely, zdi, PHS)	<ul style="list-style-type: none">• provedení ručních výkopových prací• instalace dočasných zabezpečovacích systémů• vápno - cementová stabilizace spodku• rekonstrukce opěrných zdí.• drobné práce – tiché (natěry)• pokládání kabelů• rekonstrukce trolejového vedení.• instalace nových sítí• instalace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení• montáž protihlukových barrier.

Rozdělení činností na den a noc má význam pouze v obydleném území, mimo zástavbu je možné i hlukově náročnější práce provádět v denní i v noční době.

Návrh technických a organizačních opatření ke snížení hluku

Pro snížení hlučnosti při provádění stavby doporučujeme následující opatření:

- Všechny stavební práce budou prováděny pouze v denní době, a to od 7 do 21 hodin.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností
- Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem, případně stroje opatřit vhodnou kapotáží. (útlum cca 4 - 8 dB).
- Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
- Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).
- Staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny.

Dodavatel stavby je povinen dodržet po dobu realizace hygienické limity pro provádění staveb.

8.16 Vliv na obyvatelstvo

Do této části patří vlivy hluku, omezení veřejnosti po dobu výstavby, zajištění náhradní dopravy po dobu výluk, umožnění cestování osobám se sníženou mobilitou a pod. Jednotlivé negativní vlivy budou v maximální míře eliminovány technickým řešením stavby a vhodným harmonogramem postupu stavebních prací (maximální zkrácení doby trvání stavby, omezení prostoru staveniště, atp.). Po dokončení stavby se zvýší bezpečnost provozu, rychlost a kultura cestování, přístup pro osoby se sníženou mobilitou a pod. Stavbu lze tedy z tohoto hlediska hodnotit pozitivně.

8.17 Závěr

Jednotlivé složky životního prostředí jsou hodnoceny v příslušných kapitolách dokumentace, ke kterým jsou navržena i opatření na minimalizaci negativních vlivů a to zejména po dobu výstavby.

8.18 Použité zkratky

LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
LPF	lesní půdní fond
PHS	protihluková stěna
PHO	pásma hygienické ochrany
POV	plán organizace výstavby
ÚP	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚTS	územně technická studie
VKP	významný krajinný prvek
ZS	zařízení staveniště
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor

8.19 Podklady

- Biogeografické členění České republiky, Martin Culek a kolektiv, Enigma, Praha 1996
- Generel ÚSES, Huml, Kašák 1994
- <http://cs.wikipedia>
- www.mapy.cz
- www.povis.cz

9 Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku

Technické a finanční požadavky na zabezpečení budoucího provozu stavby budou podrobněji řešeny a popsány v rámci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů v dokumentaci pro územní řízení včetně přehledu budoucích správců a dělení nákladů.

Stavba nezvýší nároky na počty zaměstnanců spravující dotčený úsek trati. Realizací stavby dojde ke snížení nároků na údržbu z důvodu obnovení původních parametrů železničnosvršku, spodku, zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudých zařízení a rozvodů a některých dalších souvisejících objektů.

Charakter prací předpokládá, že bude zasahováno do infrastruktury ve správě Správy železnic, státní organizace (vyjma sítí).

Nově zbudované komunikace jako náhrada za zrušené přejezdy, budou převedeny do majetku příslušných obcí

10 Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017.

Ve finanční analýze jsou výpočty založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele dopravní infrastruktury v době hodnocení projektu.

Výstupy ekonomické analýzy jsou shodné jako u analýzy finanční. Rozdílný je však úhel pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. V ekonomické analýze jsou tedy hodnoceny navíc finanční toky uživatelů dopravy a celospolečenské účinky. Z diferenčních finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno vnitřní výnosové procento (FRR / ERR), čistá současná hodnota (FNPV / ENPV) a poměr přínosů a nákladů (B/C Ratio).

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy.

Ukazatel	Finanční analýza	Ekonomická analýza
IRR [%]	3,47	6,01
NPV [tis.Kč]	████████	████████
BCR	----	1,029

Přehled výsledků

Samotný projekt z pohledu investora způsobuje pouze úsporu provozních nákladů, která nestačí na pokrytí celé investice. Ukazatel FRR a FNPV vykazují hodnotu pod hranicí ekonomické efektivity.

Z hlediska ekonomické analýzy vykazuje hodnocený projekt pozitivní výsledky. Hodnota ERR je nad hranicí diskontní sazby ve výši 6,01 %, hodnota ENPV je ██████████. Projekt přináší efekty, jak z pohledu investora (správce infrastruktury), tak v oblasti celospolečenské. Projekt dosahuje efekty především z pohledu investora, konkrétně úspory z pohledu nákladů na údržbu a opravách železniční infrastruktury (82 % přínosů v EA) a následně z úspory pracovníků podílejících se na řízení dopravní cesty (11 % přínosů v EA). Oba tyto přínosy vstupují do finanční i ekonomické analýzy. Dále projekt přinese úspory i v oblasti celospolečenské, výše úspor však nebude tak velká jako úspory z pohledu investora. Jedná se o úsporu času stávajících cestujících (4 % přínosů v EA), úspora nákladů na provoz vlaků (1,2 % přínosů v EA) a úspora ze zvýšení bezpečnosti na přejezdech (0,7 % přínosů v EA).

Z analýzy přepínacích hodnot vyplývá, že ke ztrátě ekonomické efektivity projektu by došlo v případě zvýšení investičních nákladů o cca 3 % (tj. přibližně snížení cca o ██████████ CIN) nebo při snížení úspor provozních nákladů na opravu a údržbu železniční infrastruktury o cca 3,5 %. Rovněž by byla ohrožena ekonomická efektivity při změně úspor nákladů na řízení o 22,5 % či změně výkonů osobní dopravy o cca 45 %.

Zároveň z pohledu finanční analýzy k dosažení finanční efektivity by byla nutná změna sledovaných kritických proměnných o cca 2 % u investičních nákladů, cca 2,5 % u provozních nákladů na opravu, údržbu železniční infrastruktury či 9,7 % u nákladů na řízení dopravy.

Na základě všech provedených výpočtů lze z hlediska parametrů ekonomické efektivity doporučit hodnocený projekt k dalšímu pokračování přípravy a realizace v podobě popsané v rámci tohoto hodnocení.

11 Rozpis nákladů

	V tis. CZK v CÚ let výstavby	Celkové náklady projektu
1	Poplatky za plány / stavební projekt	██████
2	Nákup pozemků	██████
3	Výstavba	██████
4	Technologie (pro provoz dráhy)	█
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	██████
6	Případná úprava ceny ²⁾	█
7	Technická pomoc	██████
8	Propagace	██████
9	Dozor v průběhu stavby	██████
10	Mezisoučet	██████
11	(DPH ³⁾)	
12	CELKEM ⁴⁾	██████

- | | |
|----|--|
| 1) | Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události. |
| 2) | Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách. |
| 3) | Pouze je-li DPH nerefundovatelná |
| 4) | Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH, pokud je nerefundovatelná |

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 3,7% p. a. v letech realizace, tedy v letech 2027 – 2028.