

# B. SOUHRNNÁ ČÁST

---

## Obsah Souhrnné části:

<b>B.1</b>	<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....</b>	<b>2</b>
B.1.1	POPIS A KONCEPCE STAVBY .....	2
B.1.2	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY .....	5
<b>B.2</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE</b>	<b>7</b>
<b>B.3</b>	<b>VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>8</b>
B.3.1	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	8
B.3.2	ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA .....	11
B.3.3	NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ.....	11
<b>B.4</b>	<b>ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY .....</b>	<b>12</b>
B.4.1	Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE.....	12
B.4.2	Z HLEDISKA VLIVU TRAKCE A ENERGETICKÉHO VEDENÍ.....	13
<b>B.5</b>	<b>ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ.....</b>	<b>14</b>
<b>B.6</b>	<b>ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY.....</b>	<b>15</b>
<b>B.7</b>	<b>NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE .....</b>	<b>16</b>
<b>B.8</b>	<b>NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>16</b>
<b>B.9</b>	<b>CIVILNÍ OCHRANA .....</b>	<b>16</b>
<b>B.10</b>	<b>GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI.....</b>	<b>16</b>
<b>B.11</b>	<b>ORGANIZACE VÝSTAVBY .....</b>	<b>17</b>
B.11.1	NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY .....	17
B.11.2	VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU.....	17
B.11.3	UZAVÍRKY SILNIC.....	18
B.11.4	POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU .....	18
B.11.5	PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY.....	18
<b>B.12</b>	<b>PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>19</b>

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1.1 POPIS A KONCEPCE STAVBY

#### B.1.1.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Požadavky jsou dány charakterem stavby na dráze, na které jsou vydány vzorové listy SŽDC, TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí.

#### B.1.1.2 Stručný popis technického řešení

Stavba jako jeden celek řeší vybavení přejezdu P1173 v km 282,865 trati České Budějovice - Plzeň novým světelným zabezpečovacím zařízením PZS s polovičními závory kategorie PZS 3ZBI. Pro detekci vlaku bude vystrojen nový počítač náprav. Technologické zařízení bude umístěno do nového reléového domku (RD). V rámci rekonstrukce dojde k úpravě ukolejnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení. Souběžně se osadí nová návěstidla L a PŘL včetně kabelizace žst. Střelské Hoštice jakožto požadavek SSZT české Budějovice z důvodu nedokončených prací na opravách SZZ Střelské Hoštice z roku 2015. Pro napájení PZS a osvětlení zastávky bude osazen nový rozvaděč v blízkosti RD včetně nové přípojky.

Cílový stav po realizaci, tj. traťová rychlost, druh trakce a kategorie trati, zůstává shodný s počátečním stavem před provedením rekonstrukce. Stavba umožní budoucí předpokládané zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h.

#### PS 01 : PZS v km 282,865

Předmětný přejezd P1173 v km 282,865 se silnicí I/22 (*Horažd'ovice - Strakonice*) na trati České Budějovice - Plzeň bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy *PZS 3 ZBI* (dle ČSN 34 2650 ed.2). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného systému.

Na přejezdu budou osazeny 2 výstražníky doplněné polovičními závory (A, B), a dvěma pomocnými výstražníky bez závor (C, D). Z důvodu lepší viditelnosti na silniční komunikaci ve směru od Dolního Poříčí bude výstražník B doplněn o jednu světlovou desku nasměrovanou do odbočné silnice III/02217a. Výstražníky budou plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, které budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ zvýrazněnou reflexním žlutým orámováním.

Přejezd je přístupem k vlakové zastávce Dolní Poříčí, a proto bude doplněn o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

Zařízení pro spolupůsobení vlaku bude použit nový počítač náprav umístěný v RD PZS v km 282,865. Délka přibližovacích úseků bude přepočítána na výhledovou rychlost 120 km/h. Ve směru od Katovic i Střelských Hoštic bude realizováno odložení výstrahy. Pro vyhodnocení průjezdu bude na přejezdu použit anulační soubor ASE.

Indikační a ovládací prvky PZS budou umístěny stejně jako ve stávajícím stavu na kolejové desce v DK Střelské Hoštice.

Pro umístění technologie bude zřízen nový reléový domek. Ten bude umístěn na místě domku stávajícího a nasměrován vchodem ke koleji s pravotočivým otevíráním dveří kvůli viditelnosti na přejezd.

Nově budované PZS i zastávka Dolní Poříčí bude napájena z rekonstruovaného rozvaděče. Rekonstrukce elektrické přípojky je řešena samostatným SO 01. Stejnoseměrné napájení

přejezdového zabezpečovacího zařízení bude provedeno z bezúdržbové baterie dimenzované pro 8 hodin trvalého napájení PZS bez dobíjení.

Nová kabelizace bude zřizována pouze v místě přejezdu. Vazební kabelizace bude po přeložení do nového RD využita stávající. U stávajícího zabezpečovacího zařízení, které již nebude nadále využíváno, je uvažována kompletní demontáž včetně základů pod zařízením.

V žst. Stř. Hoštice bude vyměněno vjezdové návěstidlo L a jeho předvěst Př.L vč. upozorňovadel. Od PZS P1174 k návěstidlům bude provedena nová kabelizace vč. 2ks HDPE trubek.

### **PS 02: Úprava ukolejnění**

V souvislosti s úpravami zabezpečovacího zařízení je nutno provést úpravy ukolejnění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení nacházejících se v POTV a ochranné uzemnění prvků mimo POTV.

#### **Zařízení nacházející se v POTV:**

Km 281,996 – Dojde k odstranění stykového transformátoru pro úsek IST v souvislosti s náhradou kolejových obvodů počítači náprav. Bude provedeno nové lanové propojení dle v.č. 0401 úseku IIST a ukolejnění včetně sloupu „bez označení“ v blízkosti těchto stykových transformátorů dle původního KSU+TP.

Km 282,857 – Dojde k odstranění stykových transformátorů pro úseky IST a 1J v souvislosti s náhradou kolejových obvodů počítači náprav. Bude provedeno nové lanové propojení dle v.č. 0401 a ukolejnění včetně sloupu č. 40 dle původního KSU+TP.

Km 283,799 – Dojde k odstranění stykových transformátorů pro úseky 1J a 3J v souvislosti s náhradou kolejových obvodů počítači náprav. Bude provedeno nové lanové propojení dle v.č. 0401 a ukolejnění včetně nového návěstidla PřL v dle původního KSU+TP.

Km 284,500 – Dojde ke zrušení stykového transformátoru pro úsek 3J v souvislosti s náhradou kolejových obvodů počítači náprav. Bude provedeno nové lanové propojení dle v.č. 0401.

#### **Zařízení nacházející se mimo POTV:**

Budou uzemněny prvky zab.zař. v okolí PZS v km 282,865 - jmenovitě 4 stožáry výstražníků a releový domek vč. přilehlých elektrorozvodných skříní.

### **SO 01 : Rekonstrukce elektrické přípojky pro PZS v km 282,865**

Pro zajištění bezpečného napájení PZS a osvětlení zastávky je nutné provést kompletní rekonstrukci el. přípojky od přípojkové skříně E.On. Nová přípojka v délce cca 25m bude ukončena u paty nově vybudované buňky PZS v plastovém pilíři. V novém plastovém pilíři je osazeno hlavní měření drážního odběru, podružné měření PZS a hlavní rozvaděč žel. zastávky. Z hlavního rozvaděče zastávky je vyveden nový kabel pro napájení osvětlení. Je ukončen v přípojné skříně stožárku č. 6 nasmyčkováním na stávající propojení stožárků. Ovládání osvětlení je řešeno ovládací a monitorovací jednotkou DOOS 3. Z podružného měření PZS je vyveden nový kabel ukončený v KS1173 se vstupním jističem pro napájení samotného PZS.

#### **B.1.1.3 Požadavky na stavebně technická řešení**

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

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

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

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

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

#### **B.1.1.4 Podmiňující předpoklady**

##### **B.1.1.4.1 Přeložky inženýrských sítí**

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

##### **B.1.1.4.2 Požadavky na demolice a kácení zeleně**

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy v prostoru přejezdu, kde se nenachází žádná vzrostlá zeleň.

##### **B.1.1.4.3 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice**

Realizace stavby v rozsahu dle této dokumentace nevyvolá další investice ze strany investora SŽDC, s.o.

##### **B.1.1.4.4 Napojení na stávající technické vybavení území**

Při nejbližší přestavbě křižovatky v blízkosti přejezdu (místní komunikace k zastávce Horní Poříčí), musí být provedeny patřičné stavební úpravy dle ČSN 73 6380, čl. 5.2.1. Projekt řeší pouze výměnu technologických prvků, které budou osazeny na původní místo.

##### **B.1.1.4.5 Zabezpečení vodního hospodářství**

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

##### **B.1.1.4.6 Jiná omezující opatření**

Při realizaci stavby budou částečná omezení silniční a železniční dopravy, jejichž rozsah je popsán v kapitole B.11.2 a 3.

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

#### **B.1.1.5 Posouzení stavby z hlediska užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Přejezdové zabezpečovací zařízení se nachází u zastávky Dolní Poříčí a bude v souladu s vyhláškou č. 577/2004 Sb. *(jíž se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb, kterou se*

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

## **B.1.2 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY**

### **B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech**

Byl proveden detailní průzkum na místě přejezdu a v příslušných železničních stanicích. V úseku předpokládané kabelizace byl proveden návrh kabelové trasy.

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

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

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

- **Geodetické a mapové podklady**

Pro zpracování přípravné dokumentace bylo použito těchto podkladů:

- Přípravná dokumentace stavby
- Katastrální mapy obvodu stavby
- Geodetické zaměření obvodu stavby (SŽG)

Kopie otisků částí mapových listů katastrální mapy jsou součástí této dokumentace (*viz část C.3. Snímky katastrální mapy.*)

Údaje o průběhu podzemních vedení a inženýrských sítí byly zjištěny a ověřeny správci. Sítě byly zakresleny do situace v měřítku 1:1.000.

Před zahájením stavby bude nutné prověřit průběh jednotlivých podzemních řadů vzhledem k aktualizaci k době, ve které byly vydány.

### **B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech**

- **Dotčená ochranná pásma**

**V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranných pásem:**

- kabely ČD-Telematika, a.s.
- zařízení ve správě SŽDC, s o., OŘ Plzeň
- kabely Správy sdělovací a zabezpečovací techniky

**V blízkosti stavby se nachází:**

- sdělovací sítě ve správě České telekomunikační infrastruktury a.s.
- sítě ČEVAK, a.s.
- E.ON – sítě nadzemní i podzemní elektro
- STL plynovod

- **Chráněné části území a kulturní památky**

V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.

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

Stavba svými účinky nemá vliv na životní prostředí. Není známo, že by stavební činností nebo budoucím provozem došlo ke střetu s územním systémem ekologické stability viz vyjádření KÚ JČ Kraje – OŽP Č. Budějovice

Při zpracování dokumentace byly respektovány ohledy na životní prostředí a ráz krajinné oblasti.

Při realizaci stavby nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu.

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

#### **B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů**

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

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází žádná vzrostlá zeleň. Proto nedojde k jejímu kácení.

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

V krajním případě bude vypracována „Dohoda o vykácení porostů“, dle Metodického pokynu pro údržbu vyšší zeleně Generálního ředitelství Správy železniční dopravní cesty, která bude uzavřena s Oblastním ředitelstvím Plzeň v dalším stupni projektové dokumentace.

Pro stavbu není nutný souhlas dle §14 odst. 2 lesního zákona. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Při realizaci stavby nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu.

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

#### **B.1.2.4 Územně technické podmínky**

- **Rozsah a uspořádání staveniště**

Staveniště se nachází v katastrálním území obce Dolní Poříčí.

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

Skládku materiálu bude možné zřídit na pozemcích SŽDC s.o. u přejezdu a v prostoru zastávky Dolní Poříčí.

- **Zajištění příjezdu na staveniště**

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a též z kolejí SŽDC.

- **Zajištění přívodu vody a energií**

Potřebný příkon elektrické energie bude zajištěn ze stávajících distribučních sítí.

- **Údaje o dopravních trasách**

Jako dopravní trasa pro přesun rozhodujících dodávek k přejezdu bude využita silnice I/22 Strakonice - Horažďovice.

### **B.1.2.5 Údaje o souvisejících stavbách**

Stavba v rozsahu daném touto dokumentací již nevyvolá žádné další investice ze strany investora SŽDC, s.o. a není podmíněná jinými stavbami.

### **B.1.2.6 Údaje o bilancích zemních prací**

V rámci stavby nedojde k významnému přesunu odkopané zeminy. Jedná se řádově jednotky, max. desítky m<sup>3</sup> z důvodu uložení nové kabelizace. Vykopanou zeminou budou po uložení kabelu výkopy opětovně zahrnuty.

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

### **B.1.2.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

Celá stavba se nachází na pozemku ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty s.o.

### **B.1.2.8 Výjimky z předpisů a norem**

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

### **B.1.2.9 Požadavky na další přípravu stavby**

Projektová dokumentace bude vypracovaná v členění a rozsahu dle Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ vydané dne 30. 06. 2006 pod č.j. : 13 511/06-OP.

Dokumentace bude vypracována zhotovitelem vybraným na základě soutěže o tuto zakázku.

V dalším stupni bude nutné provést ověření výskytu a polohy inženýrských sítí, vzhledem k době zpracování projektové dokumentace.

## **B.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

Stavba jako jeden celek řeší náhradu stávajícího přejezdového zařízení bez závor (PZS 3SBI) na přejezdu P1173 v km 282,865 trati České Budějovice - Plzeň novým světelným zabezpečovacím zařízením PZS s polovičními závorami kategorie PZS 3ZBI. PZS se nachází v mezistaničním úseku Katovice – Střelské Hoštice.

Stavba bude prováděna převážně za provozu a nebude vyžadovat úplnou výlukou traťové koleje.

Na období od vypnutí stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení z činnosti do doby aktivace nového zařízení budou provedena následující dopravní opatření:

1. Z obou stran železničních přejezdů ve vzdálenosti 50-100 m bude umístěna dopravní značka IP22 Změna místní úpravy s textem „Pozor – přejezdové zabezpečovací zařízení není v činnosti“. Dále bude před drážní těleso z obou stran přejezdu umístěna dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě.“
2. Pro jízdu přes vypnutý přejezd musí být objednána výluka přejezdového zabezpečovacího zařízení se zpracováním příslušných dopravních opatření ve výlukovém rozkaze.

3. Výměna návěstidel PřL a L bude probíhat ve vlakových pauzách v koordinaci s výpravním žst. Střelské Hoštice. Výměnou nesmí dojít k narušení drážního provozu.

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

Cílový stav po realizaci tj. traťová rychlost, druh trakce a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před provedením rekonstrukce.

## **B.3 VLV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Posuzování vlivů stavby na životní prostředí se řídí zákonem č. 100/2001 Sb. Příloha č. 1 tohoto zákona stanovuje druhy staveb infrastruktury, na které se vztahuje proces EIA ve smyslu uvedeného zákona. Železnice je mezi vyjmenovanými druhy staveb. Prostá rekonstrukce části infrastruktury, v tomto případě přejezdového zabezpečovacího zařízení nenaplnuje §3 uvedeného zákona, ve kterém je stanoven předmět posuzování vlivů na životní prostředí.

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

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí.

### **B.3.1 HODNOCENÍ VLVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

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

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

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

Odpadový materiál bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady. Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. a jsou vyjmenovány v kapitole B.5 této zprávy.

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



### B.3.1.1 Ochrana přírody

V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky, památné stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.

*viz část H.1.5. – Doklady, vyjádření Městského úřadu Strakonice, Odbor životního prostředí.*

Uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje.

*viz. část H.1.6. – Doklady, vyjádření KÚ Jihočeského kraje, odbor životního prostředí.*

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

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

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází žádná vzrostlá zeleň. Stavba nevyžaduje kácení mimolesní zeleně. Bude provedeno pouze vyřezání zapojeného porostu dřevin při provádění kabelizace o celkové ploše menší než 40m<sup>2</sup>.

Povolení ke kácení dřevin ve smyslu vyhlášky č. 189/2013 Sb. §3 písm.b) se nevyžaduje.

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

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

*viz část H.1.5. – Doklady, vyjádření Městského úřadu Strakonice, Odbor životního prostředí.*

### B.3.1.3 Vliv stavby na vodoteče

*viz část H.1.5. – Doklady, vyjádření Městského úřadu Strakonice, Odbor životního prostředí.*

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

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

Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN 65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystr ocelový, dopravní konve, kanystr z tenkého plechu drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v 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 realizaci kabelové trasy v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ochrany ŽP, správce vodních toků apod. Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a Referát životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

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

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

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

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

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

#### **B.3.1.1 Hluk ze stavební činnosti**

Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Je předpoklad, že v blízkosti obytné zástavby bude stavební činnost prováděna pouze v době od 7 do 21. V době od 7:00 do 21:00 mohou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

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

### **B.3.1.2 Vliv vibrací**

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

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

### **B.3.1.3 Rozptylové studie**

*viz část H.1.1. – Doklady, vyjádření Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje*

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

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

### **B.3.1.4 Posouzení vlivu stavby na kvalitu ovzduší**

*viz část H.1.1. – Doklady, vyjádření Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje*

### **B.3.1.5 Biologický průzkum**

Stavba nevyžaduje biologický průzkum.

### **B.3.1.6 Průzkum radonového rizika**

Stavba nevyžaduje průzkum radonového rizika.

## **B.3.2 ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA**

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

## **B.3.3 NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ**

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí.

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

Návrh opatření k ochraně životního prostředí:

- je předpoklad, že v blízkosti obytné zástavby nebudou práce prováděny v době nočního klidu
- stavební mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v odpovídajícím technickém stavu
- před výjezdem ze staveniště na silniční síť bude prováděna očista stavebních mechanismů a nákladních automobilů

- bude prováděna pravidelná očista příjezdových komunikací na stavenišťě
- při pracích, které mají za následek víření prachu, bude prováděno kropení ploch

v případě havárie bude postupováno podle havarijního plánu

## **B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY**

### **B.4.1 Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE**

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

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

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

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti přímo mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

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

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

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

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

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

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

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

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky vyhlášky:

- Zákoníku práce – zákon č.262/2006 Sb.
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- TNI 34 3100 a ČSN EN 50110-1 ed. 2:2005 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
- Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě
- Zákon č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.494/2001 Sb. o evidenci pracovních úrazů
- Vyhláška ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů
- č. 324/90Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích
- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. zařízení
- ČSN 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnosti na trakčním vedení a v jeho blízkosti

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví vyhláška č. 363/2005 Sb a č. 363/2005 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích, ustanovení Zákoníku práce § 132 – 138 a příslušné ČSN. Vyhláška číslo 324/90Sb. je závazná pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Ve vyhlášce jsou stanoveny základní povinnosti, především se jedná o:

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

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

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

#### **B.4.2 Z HLEDISKA VLIVU TRAKCE A ENERGETICKÉHO VEDENÍ**

Stavba samotná nebude mít vliv na energetická vedení, která se nacházejí v její blízkosti. *(Pouze je nutno respektovat ochranná pásma těchto vedení.)*

Energetická vedení nn musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem ČD a SŽDC.

Ochranná opatření na zabezpečovacích vedeních a zařízeních před nebezpečnými a rušivými vlivy trakce budou provedena podle požadavků normy ČSN 34 2040 „Předpisy pro ochranu sdělovacích a zabezpečovacích vedení a zařízení před nebezpečnými a rušivými vlivy elektrické trakce 25kV, 50Hz“.

Při realizaci akce a zvláště v případě použití mechanizačních prostředků, je nutno dodržovat veškeré bezpečnostní předpisy týkající se prací v blízkosti trakčního vedení tak, aby nedošlo k jeho poškození.

Při stavebních pracích je nutné dodržet vzdálenost osob, nástrojů, mechanismů či částí stavby větší než 2 m od živých částí TV pod napětím.

Všechny osoby pracující na elektrifikovaných tratích musí mít elektrotechnickou kvalifikaci dle přílohy č. 4, vyhl. 100/95 Sb. a paragrafu 4, vyhl. 50/78 Sb. – pracovník poučený. Osoby, které na elektrizovaných tratích organizují a řídí stavební a jiné neelektrické práce, musí být navíc odborně vyškoleny a musí vykonat odbornou zkoušku v rozsahu určeném příslušnými předpisy (zejména SŽDC Zam1).

## B.5 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

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

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

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

Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. Nebezpečné odpady podle § 6 odst. 1 a 2 zákona jsou označeny v symbolem "\*\*\*". Jedná se převážně o odpady Skupiny katalogu odpadů č. 17 „Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)“:

Odpady vzniklé výkopovými pracemi:

- **17 05 01** – čistá výkopová zemina – odkop (4,8 t)

Odpady vzniklé kolejovými úpravami:

- **17 04 05** – železo a ocel (2 t)

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení:

- **17 04 08** – zbytky kabelů, vodičů (0,12 t)

**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“ z 20. 5. 2009.
- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04\*) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a)

- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení ( právnické osoby )
- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

## B.6 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Po ukončení stavby zůstane zachována průjezdnost komunikací bez změny parametrů.

Je nutné, aby během výstavby zůstala zachována průjezdnost komunikací (*popřípadě přístup*) pro záchranná vozidla Požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným SDH.

Na zemní kabelové vedení nejsou z hlediska požární bezpečnosti staveb žádné požadavky. Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách. Vstupy do všech objektů budou utěsněny hmotami s reakcí na oheň A1 a s odolností EI 15-45.

Provoz i výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně 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.

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

Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách.

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

### 2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1

### 3. Třída reakce na oheň - A1,A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém

### 4. 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 do vzdálenosti 5m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek

- příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

Pokud do RD 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.“

Stav požární ochrany se po dokončení této stavby nezmění.

## **B.7 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude v souladu s vyhláškou č. 577/2004 Sb. (jíž se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb, kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů) doplněno o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

## **B.8 NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

V průběhu stavby nebude ohrožení stavby přírodními vlivy.

## **B.9 CIVILNÍ OCHRANA**

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

## **B.10 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI**

Vzhledem k účelu stavby nebyl zpracován dynamický průběh rychlosti (nejde ani o modernizaci či rekonstrukci vedoucí ke zvýšení traťové rychlosti).



## B.11 ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

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 hygienická a 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.

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

### B.11.1 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY

Postup výstavby :

- Realizační projektová dokumentace
- Technická příprava, objednávky materiálu
- Příprava technologie v montážním zázemí zhotovitele
- Realizace elektrické přípojky a kabelových tras
- Příprava úprav navazujících ZZ
- Realizace stavebních úprav přejezdu a kolejových úprav
- Osazení reléového domku a výstavba nového PZS
- Montáž výstražníků, usazení a montáž všech venkovních prvků a dokončení kabelizace
- Dokončení montáží a aktivace PZS
- Komplexní zkoušky, technické prohlídky
- Zkušební provoz
- Dokumentace skutečného provedení, geodetické zaměření

Dodavatel stavby bude určen na základě výběrového řízení, součástí doprojektování bude i vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem.

### B.11.2 VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU

- **Výluky kolejí**

Stavba bude prováděna převážně za provozu a nebude vyžadovat úplnou výlukou traťové koleje.

- **Výluky zabezpečovacího zařízení**

Na období od vypnutí stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení z činnosti do doby aktivace nového zařízení budou provedena následující dopravní opatření:

1. Z obou stran železničních přejezdů ve vzdálenosti 50-100 m bude umístěna dopravní značka IP22 Změna místní úpravy s textem „Pozor – přejezdové zabezpečovací zařízení není v činnosti“. Dále bude před drážní těleso z obou stran přejezdu umístěna dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě.“
2. Pro jízdu přes vypnutý přejezd budou vlaky zpravovány rozkazem. Přes přejezd bude snížena traťová rychlost.
3. Přepnutí vjezdového návěstidla L a předvěsti PŘL žst. Střelské Hoštice proběhne ve vhodné vlakové přestávce, popřípadě v zákrytu jiné výluky.

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

### **B.11.3 UZAVÍRKY SILNIC**

S úplnou uzavírkou silnice I/22 (Strakonice - Horažďovice) v místě křížení se železniční tratí se neuvažuje.

Při umísťování výstražníků bude nutno provést částečnou uzavírkou silnice I/22 na dobu cca 4x2 hodiny.

Po dobu výstavby musí být provedeno dopravní značení odpovídající platným předpisům.

### **B.11.4 POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU**

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. 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. vyhláška 177/95Sb.

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 Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.

### **B.11.5 PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY**

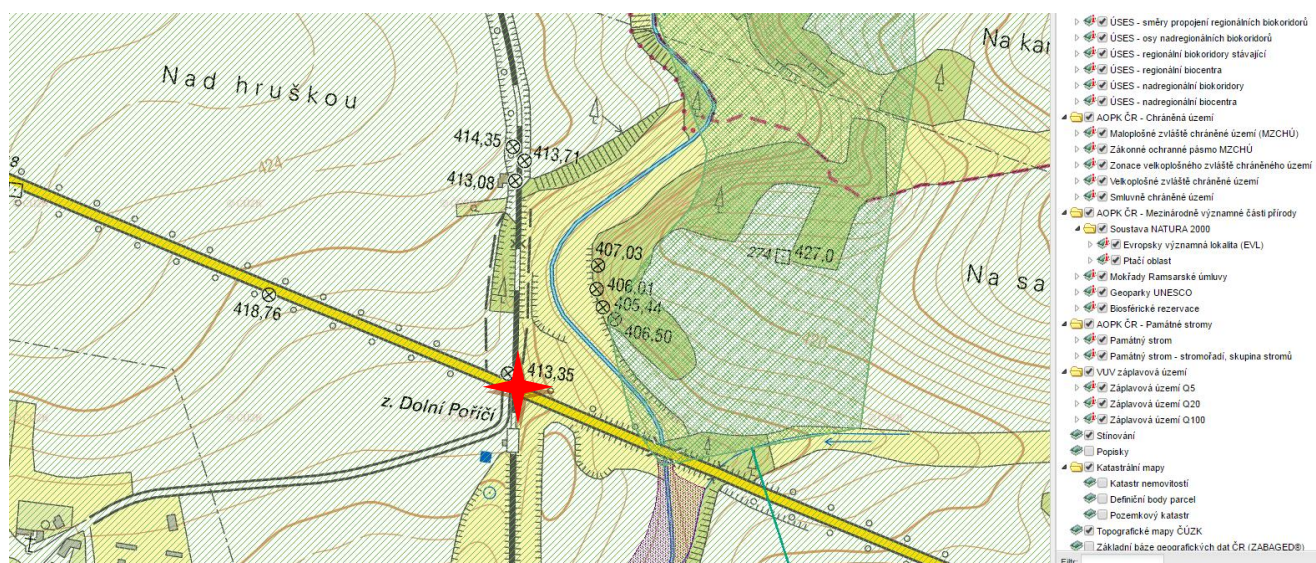
Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 6 měsíců.

Plánovaný termín zahájení a dokončení stavby bude upřesněn investorem při zajištění potřebného financování stavby a potřebných výluk k realizaci stavby.

## B.12 PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

V oblasti stavby se nenachází žádná Evropsky významná lokalita, Ptačí oblast ani Památné stromy.

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



- 1) Územní systém ekologické stability – *nachází se na území nadregionálního biokoridoru*
- 2) Chráněná území – *nenachází se*
- 3) Mezinárodně významné části přírody – *nenachází se*
- 4) Památné stromy – *nenachází se*
- 5) Záplavová území vodního toku Březový potok – *nenachází se*