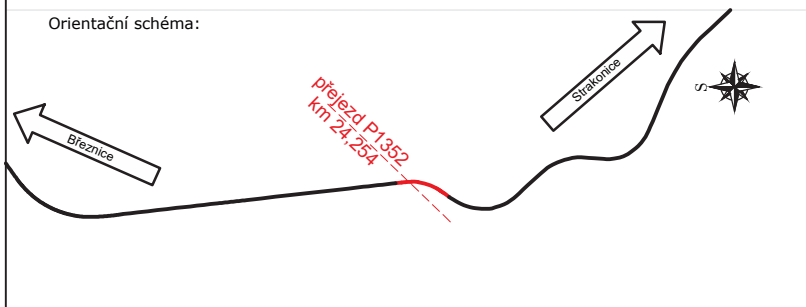


Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	07.04.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Stanislav Rýznar

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

<p>Zhotovitel stavby:</p> <p>Adresa:</p> <p>Kontakt:</p>	<p>SAGASTA s.r.o.</p> <p>Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka</p> <p>T: +420 261 344 100</p> <p>E: info@sagasta.cz</p> <div data-bbox="1005 1124 1404 1207">  </div>		
<p>Zhotovitel objektu:</p> <p>Adresa:</p> <p>Kontakt:</p>	<p>SAGASTA s.r.o.</p> <p>Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 - Lhotka</p> <p>T: +420 261 344 100</p> <p>E: info@sagasta.cz</p> <div data-bbox="1005 1281 1404 1364">  </div>		
<p>Hlavní projektant (HIP):</p> <p>Ing. Stanislav Rýznar</p>	<p>Specialista:</p> <p>Ing. Stanislav Rýznar</p>	<p>Odpovědný projektant:</p> <p>Ing. Stanislav Rýznar</p>	<p>Zpracovatel:</p> <p>Ing. Stanislav Rýznar</p>

Název stavby/akce:	Výstavba PZS (P1352) v km 24,254 trati Březnice - Strakonice			Označení (S-kód): S 632000131
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení zhotovitele: 120081
Název objektu:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: B
Název přílohy:				Označení objektu/komplexu:
Název dílčí části přílohy:				Číslo přílohy: 1 101
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		Paré:
Jihočeský	Blatná, Sedlice	043108		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítka:	
DUSP	06/2021	.		

S-kód:													Stupeň dokumentace:										Část:										Objekt:										Podobjekt:										Příloha:										Revize:									
S	6	3	2	0	0	0	0	1	3	1	-	D	U	S	P	-	B	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	I	-	I	0	1	-	0	0	0																											

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

**„Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1352
v km 24,254 trati Březnice-Strakonice“**

Souhrnná technická zpráva

Obsah:

1. Popis území stavby	6
1.1 Charakteristika území	6
1.2 Soulad s územně plánovací dokumentací	6
1.3 Rozhodnutí o povolení výjimky	7
1.4 Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	7
1.5 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	7
1.6 Ochrana území podle jiných zvláštních předpisů	7
1.7 Poloha vzhledem k záplavovému území	8
1.8 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky	8
1.9 Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin	8
1.10 Vliv na pozemky ZPF a PuPFL	9
1.11 Vyvolané a související investice	9
1.12 Seznam dotčených pozemků	9
2. Celkový popis stavby	11
2.1 Základní charakteristika stavby	11
2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	11
2.3 Celkové technické řešení	11
2.4 Bezbariérové užívání	12
2.5 Bezpečnost při užívání stavby	12
2.6 Základní popis technologických objektů	12
2.7 Základní popis stavebních objektů	14
2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	18
2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	19
2.10 Hygienické řešení, požadavky na pracovní prostředí	19
2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	20
3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu	21
3.1 Napojovací místa technické infrastruktury,	21
3.2 Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,	21
3.3 Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky	21
4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii	22
4.1 Dopravní a přepravní omezení během stavebního postupu SP 1	22
4.2 Dopravní a přepravní omezení během stavebního postupu SP 2	22

5.	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	23
5.1	Terénní úpravy	23
5.2	Použité vegetační prvky	23
5.3	Biotechnická, protikorozní opatření	23
6.	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	24
6.2	Vliv na zeleň	25
6.3	Biologické hodnocení	25
6.4	Odpadové hospodářství	25
6.5	Železniční pražce	28
6.6	Štěrkové lože ze železničního svršku	28
6.7	Ostatní odpady	29
6.8	Nebezpečný odpad	29
7.	Ochrana obyvatelstva	31
8.	Zásady organizace výstavby	32
9.	Celkové vodohospodářské řešení	33
10.	Přílohy	34
10.1	Příloha č. 1 Plán kontrolních prohlídek stavby	34

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

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

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

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

1. Popis území stavby

Stavba Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1352 v km 24,254 trati Březnice-Strakonice se nachází na stávající dopravní infrastruktuře a na stávajících pozemcích provozovatele dráhy.

Souhrnná délka staveniště je cca 1 618 m.

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

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

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

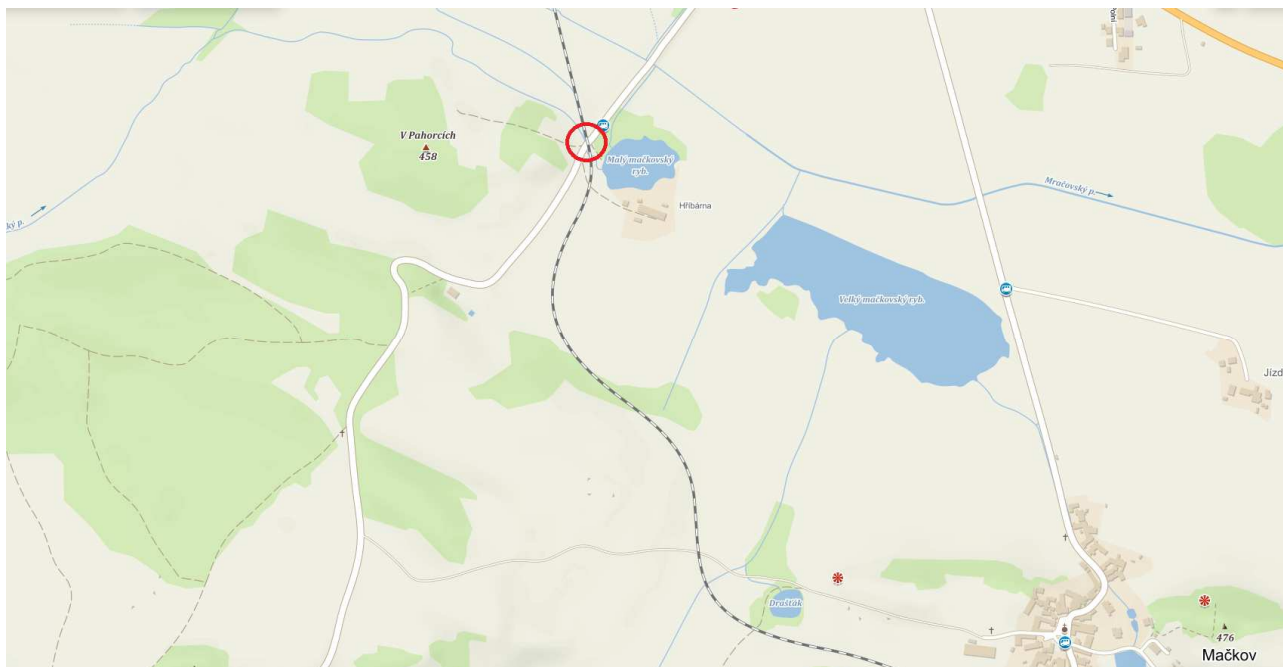
1.1 Charakteristika území

Výběr stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, ve kterém je požadována rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1352 v km 24,254 trati Březnice-Strakonice.

Stavební pozemek je definován místem stavby, a to je rekonstrukce přejezdu a umístění nové kabelové trasy do reliéového domku v blízkosti přejezdu.

1.2 Soulad s územně plánovací dokumentací

Stavba je v celé délce v souladu s územním plánem města Blatná a obce Mačkov. V případě obce Mačkov je nutné projednat umístění náhradní komunikace za zrušený přejezd P1353 na smíšené ploše nezastavěného území.



1.3 Rozhodnutí o povolení výjimky

Stavba nevyžaduje udělení výjimek z technického řešení.

1.4 Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

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

1.5 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Přírodní poměry

Z geomorfologického hlediska zájmová oblast náleží do Česko-moravské subprovincie do Středočeské pahorkatiny – celku Blatenská pahorkatina. Z regionálně geologického hlediska oblast spadá do moldanubika, do regionální jednotky středočeský pluton. Paleozoické podloží buduje granodiorit blatenského typu. Magmatické horniny mají vyvinutý zvětralinový plášť o variabilní mocnosti – zvětrávají na štěrkovitá, písčítá a v přípovrchových částech až na jílovito-písčítá eluvia. Kvartérní pokryv je zastoupený písčito-hlinitými až hlinito-písčitými deluviálními sedimenty a fluviálními sedimenty holocenního stáří. Nejmladším členem souvrství jsou antropogenní uloženiny – navážky. Oblast se řadí k hydrogeologické rajonizaci 6320 Krystalinikum v poikavodí Střední Vltavy, v horninách krystalinika, proterozoika a paleozoika.

Ložiska nerostných surovin

V předmětném úseku se nenachází ložiska nerostných surovin.

Poddolovaná území

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

Sesuvná území

V předmětném úseku se nenachází sesuvná území.

1.6 Ochrana území podle jiných zvláštních předpisů

Ochranné pásmo dráhy

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

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

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

Ochranná pásma pozemních komunikací

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

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

- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

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

Ochranná pásma inženýrských sítí

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

- 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
- 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
- 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení

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

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

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

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

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

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

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

- 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

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

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

1.7 Poloha vzhledem k záplavovému území

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

1.8 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

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

1.9 Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

V rámci stavby budou odstraněny náletové křoviny podél traťové koleje. V okolí přejezdu P1352 a P1353 bude kácení vyžadováno v souvislosti s umístěním náhradní komunikace za zrušený přejezd P1353.

1.10 Vliv na pozemky ZPF a PuPFL

Stavba bude realizována na pozemcích s ochranou ZPF.

Stavbou budou dotčeny pozemky s ochranou PuPFL.

1.11 Vyvolané a související investice

1.11.1 Podmiňující investice

Stavba nevyžaduje realizaci podmiňující investice.

1.11.2 Vyvolané investice

V rámci stavby nejsou projektovány vyvolané investice.

1.11.3 Jiné investice

Nejsou známy žádné jiné investice.

1.12 Seznam dotčených pozemků

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

Parcela KN	Druh / využití	LV	Vlastník (Právo hospodařit)
Katastrální území	Blatná		
1651/4	ostatní komunikace	1	Město Blatná, tř. T. G. Masaryka 322, 38801 Blatná
2088/7	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	1514	Dlouhý Josef, Blatenka 13, 38801 Blatná
2385	trvalý travní porost	5300	Obec Mačkov, č. p. 75, 38801 Mačkov
1651/5	ostatní komunikace	1	Město Blatná, tř. T. G. Masaryka 322, 38801 Blatná
1651/128	trvalý travní porost	3235	Zemědělství Blatná, a.s., Čechova 32, 38801 Blatná
2396	silnice	3560	Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, Nemanická 2133/10, České Budějovice 3, 37010 České Budějovice
1651/38	ostatní komunikace	235	Město Blatná, tř. T. G. Masaryka 322, 38801 Blatná
1651/121	trvalý travní porost	1514	Dlouhý Jozef
1538	ostatní komunikace	1	Obec Mačkov, č. p. 75, 38801 Mačkov
695	Orná půda	1	Obec Mačkov, č. p. 75, 38801 Mačkov
2119/1	dráha	680	Obec Mačkov, č. p. 75, 38801 Mačkov
1521	silnice	458	Správa železnic, státní organizace

Parcela KN	Druh / využití	LV	Vlastník (Právo hospodařit)
Katastrální území	Mačkov		
695	lesní pozemek	1	Obec Mačkov, č. p. 75, 38801 Mačkov
1521	ostatní plocha	458	Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, České Budějovice 7, 37001 České Budějovice
1520	vodní plocha	17	Fojtík Petr, č. p. 64, 38801 Mačkov
1598	ostatní plocha	268	Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
1478	trvalý travní porost	17	Fojtík Petr, č. p. 64, 38801 Mačkov
1479	lesní pozemek	433	Germanis Stefanos-Filipos, Betlémská 267/9, Staré Město, 11000 Praha 1
1556	ostatní plocha	508	Hildprandt Jan, Svážná 939, 25229 Dobřichovice
1477	trvalý travní porost	508	Hildprandt Jan, Svážná 939, 25229 Dobřichovice
1522	vodní plocha	508	Hildprandt Jan, Svážná 939, 25229 Dobřichovice
1476	trvalý travní porost	17	Fojtík Petr, č. p. 64, 38801 Mačkov
1523	ostatní plocha	1	Obec Mačkov, č. p. 75, 38801 Mačkov
1519	ostatní plocha	1	Obec Mačkov, č. p. 75, 38801 Mačkov

2. Celkový popis stavby

2.1 Základní charakteristika stavby

Cílem stavby je vybudování přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P1352 a zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu na dotčeném přejezdu.

Jedná se o trvalou stavbu.

Zařízení staveniště je umístěno na stávajících pozemcích dráhy.

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

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

2.3 Celkové technické řešení

Předmětem stavby je železniční přejezd P1352 v km 24,254 trati Březnice – Strakonice. Stavba je umístěna na jednokolejně neelektrizované železniční trati regionálního významu.

Jedná se o křížení stávající železničního přejezdu P1352 s místní komunikací, který je vybaven pouze výstražnými kříži A32a.

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

Nové PZS bude ovládáno automaticky, jízdou vlaku, pomocí nově doplněných počítačů náprav.

Základní kapacitní údaje

Rozsah stavby

Začátek stavby km 23,440

Konec stavby km 25,058

Délka stavby 1,618 m

Prostorová průchodnost Z-GC

Traťová třída zatížení B2

Maximální traťová rychlost 50 km/h

Zabezpečovací zařízení

Počet nově zabezpečených železničních přejezdů 1 ks

Silnoproudá technologie

Rozvody NN pro napájení PZS 1 ks

Železniční svršek a spodek

Demontáž kolejí a výhybek v ŽST 75 m, 0 ks

Zřízení koleje a výhybek v ŽST 75 m, 0 ks

Odvodnění – trativody	19,561 m
Odvodnění – svodné potrubí	0 m
Odvodnění – šachty	1 ks
Odvodnění – vsakovací příkopy	0 m
Železniční přejezdy	
Stavební úpravy přejezdů	1 ks
Pozemní komunikace	
Zpevněné plochy	1643 m ²
Pozemní objekty	
Technologický objekt - nový	1 ks
Demolice objektů	0 ks

2.4 Bezbariérové užívání

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

Stavbou je realizována nová přejezdová konstrukce na přejezdu P1352 a silnici III. třídy č. 1399. Dále je stavbou realizována nová technologie pro přejezdové zabezpečovací zařízení v prostorách, které nejsou přístupné veřejnosti.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost drážního provozu

Stavbou je realizováno zabezpečení železničního přejezdu P1352 v km 24,254.

Energetické výpočty

Pro napájení nového PZS a RD bude navržena nová elektrická přípojka. U nového technologického objektu bude umístěn sdružený pilíř elektroměrným rozvaděčem. Přípojka přejezdu P1352 bude vedena z rozvaděče přejezdu P1348 kabelem CYKY 3x16 uloženým v kabelové trase společně s kabely zabezpečovacího zařízení a oddělen cihlami.

Energetické výpočty jsou uvedeny v části D.2.3.6.

Protikorozní ochrana

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

2.6 Základní popis technologických objektů

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

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZS)

PS 11-01-31 Zabezpečení přejezdu P1352 v km 24,254

Stávající stav

Přejezd P1352 je v současné době zabezpečen pouze výstražnými kříži A32a.

Navrhovaný stav

Přejezd P1352 v km 24,254 trati Březnice-Strakonice bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými prvky dle ČSN 34 2650 ed.2, s polovičními závorami a pozitivní signalizací (PZS 3ZBI).

Technologická část PZS bude umístěna v novém reléovém domku (RD). Umístění RD bude v blízkosti přejezdu, za přejezdem vlevo ve směru staničení, mimo rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla a pro rychlost drážního vozidla 10 km/h dle čl. 7.3.4.ČSN 73 6380. RD bude schváleného typu pro použití na síti Správy železnic, včetně vnitřní elektroinstalace a osvětlení. RD bude vybaven topením a ventilací s termoregulací. V okolí domku budou provedeny terénní úpravy.

Diagnostické informace pro udržující zaměstnance budou začleněny do elektronického stavědla v ŽST Blatná. V ŽST Blatná bude z tohoto důvodu nutná výměna adresného softwaru SZZ na JOP dispečera. Vzhledem k vysokému množství přejezdů, jejichž informace o stavu přejezdu je přenášena do zařízení REMOTE 98 umístěného u výpravčího a dirigujícího dispečera v DK ŽST Blatná, a vzhledem k neustále se navyšujícímu počtu takto přenášených přejezdů, bude na pracovišti výpravčího a dirigujícího dispečera v DK ŽST Blatná navýšen počet monitorů zařízení REMOTE 98 s kontrolou přejezdů a uspořádání monitorů bude změněno na maticové složení. Tyto změny budou součástí stavby „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P1383 v km 39,830 trati Březnice-Strakonice“.

Informace do SÚ ŽST Blatná stavech PZS budou přenášena po stávajícím kabelu a odsud na JOP dispečera v ŽST Blatná.

Skříňka místní obsluhy s příslušnými ovládacími a indikačními prvky bude umístěna v přístrojové skříni pro přejezdy společně s venkovním telefonním objektem tak, aby bylo z tohoto místa na přejezd vidět. Součástí přístrojové skříně bude i rozváděč NN přípojky a přívodka pro dieselagregát.

Nové PZS bude ovládáno automaticky, jízdou vlaku, pomocí čidel počítačů náprav. Kolejová čidla počítačů náprav vyhodnocující průjezd železničních vozidel přejezdem (zhášecí obvod) musí být umístěna nejméně 5 metrů od okraje vozovky.

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

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

Přejezd bude osazen celkem čtyřmi výstražníky:

- A – vpravo od komunikace jeden stožár se dvěma výstražníky A1, A2 a závorou A.
- B – vpravo od komunikace jeden stožár s dvěma výstražníky B1, B2 a závorou B.

- C – vlevo od komunikace jeden stožár s jedním výstražníkem C.
- D – vlevo od komunikace jeden stožár s jedním výstražníkem D.

Výstražníky budou osazeny celými závorami o délce:

- 6,0 m na stožáru výstražníku "A"
- 5,0 m na stožáru výstražníku "B"

Skříně výstražníku budou umístěny tak, aby jejich nejbližší okraj nebyl vzdálen více než 2 m od vnějšího okraje zpevněné části vozovky.

Součástí technologie bude stejnosměrné napájení z akumulátorové baterie, která při výpadku napájení z elektrické sítě, zajistí činnost přejezdového zabezpečovacího zařízení po dobu 8 hodin.

PS 11-01-32 Úpravy přejezdu P1348 v km 23,017

Stávající stav

Na přejezdu P1348 jsou v současné době nasazeny počítače náprav starší generace.

Navrhovaný stav

Na přejezdu P1348 bude provedena výměna vnitřní výstroje počítačů náprav za počítače náprav nového typu, zároveň bude doplněna o výstroj počítačů náprav pro přejezd P1352. Informace od snímačů počítačů náprav přejezdu P1352 budou kabelem č. 607 posílány na přejezd P1348 v km 23,017, kde budou vyhodnocovány. Snímač PBS4/1 bude vyveden přímo do přejezdu P1348. Informace o volnosti kolejových úseků budou zpětně přenášeny na přejezd v km 24,254 kabelem č. 812. Na přejezdu P1352 nebudou počítače náprav instalovány.

Žádné další úpravy nebudou na přejezdu realizovány.

2.7 Základní popis stavebních objektů

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

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

Návrh v řešeném úseku železniční trati projektuje rekonstrukci železničního svršku a spodku, včetně úpravy nebo přestavby odvodňovacího zařízení zemního tělesa železniční trati. Železniční trať Březnice – Strakonice je regionální jednokolejnou neelektrizovanou drahou, traťová rychlost v řešeném úseku je 50 km/h, třída zatížení je B2.

SO 11-10-01 Železniční svršek

SO 11-11-01 Železniční spodek

Stávající stav

Kolej v řešeném úseku vede z přímé do oblouku o $R = 219$ m. Na úrovni přejezdu P1352 trať nabývá vrcholu výškového vedení, před přejezdem trať stoupá sklonem 10,1 ‰, za přejezdem klesá sklonem 6,0 ‰. Železniční svršek je sestavy S49, tvoří jej kolejnice tvaru 49, roku výroby 1982, s tuhým žebrovým podkladnicovým upevněním na tvrdých dřevěných prazcích rozdělení „c“. Kolej je stykovaná. Štěrkové lože je otevřené, v místě přejezdu zapuštěné, znečištěné.

V řešeném úseku před přejezdem je železniční trať vedena na nízkém náspu, za přejezdem v odřezu. Železniční spodek v řešeném úseku nebyl sanován. Zemní pláš železniční trati je odvodněna před přejezdem odřezem na terén, za přejezdem vlevo trati odřezem na terén a vpravo trati nezpevněným příkopem vyústěným do trubního propustku v km 24,282.

Navrhovaný stav

Návrh projektuje rekonstrukci kolejového roštu na délku směrového oblouku od km 24,219 do km 24,438 a sanaci železničního spodku dl. 75 m v úseku od km 24,219 do km 24,294. V úsecích navazujících na výměnu kolejového roštu je navrženo směrové a výškové vyrovnaní koleje dl. 25 m, resp. 10 m. Směrové a výškové vedení koleje v návrhu kopíruje stávající stav za dodržení požadovaných maximálních posunů.

Železniční svršek

V rekonstruovaném úseku trati je navržena bezстыková kolej. Nový kolejový rošt budou tvořit kolejnice 49 E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním se svěrkami Skl 14 na betonových pražcích B91 S/2, rozdělení „c“ v úseku s přejezdem rozdělení „u“. Kolejnice budou vloženy v dlouhých pasech dl. 75 m. V přejezdu bude materiál svršku ošetřen antikoročním nátěrem. Kolejové lože je projektováno z kameniva frakce 31,5/63 mm, tloušťky min. 350 mm od ložné plochy pražce, kolejové lože je navrženo otevřené, vpravo trati v úsecích přilehlých přejezdu dl. 36 m je kolejové lože navrženo zapuštěné.

Železniční spodek

V úseku sanace železničního spodku je navržena rekonstrukce pražcového podloží. V úseku s přejezdem je projektována ZKPP typu 4 dl. 23 m, v přilehlých úsecích je navržena KPP typu 3.1. Pláš tělesa železničního spodku je navržena v jednostranném sklonu 5,00 %. V přejezdu a v úsecích trati přilehlých přejezdu je zemní pláš odvodněna trativodem PE-HD DN 150 dl. 52,867 m vyústěným do železničního propustku v km 24,284. Za přejezdem vlevo trati je projektován nezpevněný příkop dl. 15 m. Za železničním propustkem v km 24,284 je navržena reprofilace stávajícího drážního příkopu dl. 173 m.

D.2.1.3 Železniční přejezdy

Předmětem řešení SO 11-13-01 je návrh rekonstrukce přejezdové konstrukce v přejezdu P1352, včetně úpravy přilehlých úseků komunikace. Návrh v přejezdu P1352 projektuje demolici stávající přejezdové konstrukce a její nahrazení novou rozebíratelnou celopryžovou konstrukcí vyhovující požadavku předpisu S3 na min. vzdálenost šterkového lože za hlavami pražců.

SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce P1352

Stávající stav

Přejezd P1352 leží v ev. km 24,253 trati Březnice – Strakonice severozápadně od obce Mačkov. Přejezd převádí silnici III/1399 vedoucí z Blatné do Strakonice. Přejezd je jednokolejný, délky 5,0 m a šířky 6,5 m. V přejezdu je kolej v přímé, podélný sklon koleje v přejezdu je 10,10 ‰. Stávající přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu, kolejnicové žlábký v přejezdu tvoří dvě kolejnice uložené na upravených podkladnicích. Volná šířka komunikace v přejezdu je 6,20 m. Vozovka v úsecích přilehlých přejezdu je s živičným krytem. Intenzita silniční dopravy v přejezdu je 678 voz./24 hod., TNV je 115. Přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Navrhovaný stav

Návrh projektuje demolici stávající živičné přejezdové konstrukce a její nahrazení novou rozebíratelnou celopryžovou konstrukcí bez spojovacích tyčí s pryžovými závěrnými zídkami ve vzdálenosti min. 200 mm za hlavami pražců.

Návrh směrového vedení komunikace odpovídá stavu, úhel křížení přejezdu je navržen 50°. Volná šířka komunikace v přejezdu odpovídá stavu. Přejezdová konstrukce je navržena šířky 12,60 m za předpokladu kon-

strukce složené z přejezdových panelů šířky 1800 mm. Závěrné zídky přejezdové konstrukce jsou navrženy s horní stěnou v rovině spojnic temen kolejnic převýšené koleje.

Vně závěrných zídek přejezdu bude provedena konstrukce vozovky D1-N-1-III-PIII dle TP170.

SO 11-13-02 Přejezdová konstrukce P1353 – rušený

Předmětem řešení stavebního objektu 11-13-02 je návrh zrušení železničního přejezdu P1353 v km 24,341 trati Březnice – Strakonice. Rušený přejezd bude nahrazen novou účelovou komunikací, jejíž návrh je předmětem řešení SO 11-50-01.

Před fyzickým zrušením přejezdu P1353 je nutno pro Odbor technologie ÚŘP dodat v dostatečném předstihu veškeré podklady pro změnu ZDD a TTP.

Stávající stav

Přejezd P1353 leží v ev. km 24,341 trati Březnice – Strakonice severozápadně od obce Mačkov. Přejezd převádí účelovou komunikaci zajišťující jediný přístup k usedlosti Hříbárna, komunikace je napojena na silnici III/1399 vedoucí z Blatné do Strakonice. Přejezd je jednokolejný, délky 6,5 m a šířky 4,5 m. Úhel křížení přejezdu je 45°. V přejezdu je kolej v oblouku o $R = 219$ m, podélný sklon koleje v přejezdu je - 6,10 ‰. Konstrukci přejezdu tvoří z vnějšku kryt ze šterkodrti, mezi kolejnicemi jsou železobetonové panely. Převáděná komunikace je nebezpečnou polní cestou s krytem ze šterkodrti. Intenzita silniční dopravy v přejezdu je 0. Přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Navržené řešení

Návrh projektuje demolici přejezdové konstrukce a převáděné polní cesty v úsecích přilehlých přejezdu. Demoliční práce zahrnou vynětí vnitřních železobetonových panelů přejezdové konstrukce a vybourání šterkového krytu v přejezdu a komunikaci. Vyňaté přejezdové panely budou předány správci pro další využití, ostatní materiál vybouraný v přejezdu a komunikaci bude odvezen na skládku. Profilace zemního tělesa železniční trati, včetně úpravy odvodňovacího zařízení, v přejezdu a v úsecích přilehlých přejezdu je řešena v části D.2.1.1 Železniční svršek a spodek.

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 11-21-01 Trubní propustek v ev. km 24,282

Stávající stav

Propustek o jednom otvoru převádí vodu pod jednokolejnou trať v oblouku. Propustek je tvořen troubami troubami dn 600, zakončenými čelními zídkami. Propustek je ve sklonu 6,6%.

Navrhovaný stav

V novém stavu je navrženo odstranění stávajících říms a jejich nahrazení novými. Ostatní plochy budou sanovány. Příkop na vtoku a výtoku bude pročištěn.

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

SO 11-30-01 Přeložka CETIN

Jedná se přeložku podzemního metalického kabelu TCEKE 5XN0,6 společnosti CETIN, a.s.

V rámci tohoto SO dojde u stávajícího metalického vedení k přerušení, demontování a naspojování na nové vedení. Nová trasa metalického vedení bude vedena protlakem pod železniční trať. Dále trasa povede podél nové komunikace a za novým silničním propustkem bude pokračovat ve stávající trase. Nad propustkem povede metalické vedení v betonovém kabelovém žlabu, který bude z důvodu nízkého krytí obetonován. Délka přeložky je cca 110m.

D.2.1.8 Pozemní komunikace

SO 11-50-01 Pozemní komunikace

Předmětem řešení stavebního objektu 12-15-01 je návrh nové účelové komunikace nahrazující rušený železniční přejezd P1353. Nová komunikace zajistí přístup ze silnice III/1399 k usedlosti Hříbárna situované severozápadně od obce Mačkov.

Stávající stav

Ve stavu přístup k usedlosti Hříbárna zajišťuje účelová komunikace křížící železniční trať v přejezdu P1353, napojená na silnici III/1399 blízko přejezdu P1352 vpravo železniční trati. Účelová komunikace je nepevněnou polní cestou s krytem ze štěrku šířky 4,0 m.

Nová účelová komunikace nahrazující rušený přejezd je směřována podél železniční trati v prostoru při břehu malého rybníku na pozemcích s trvalým travním porostem. Trasa účelové komunikace přetíná koryto občasné vodoteče ústící do přilehlého rybníku.

Navržené řešení

Návrhové parametry komunikace odpovídají konstrukčním parametrům stávající polní cesty převáděné v přejezdu P1353. Účelová komunikace je projektována v trase dl. 154 m jako jednosměrná polní cesta P 4,0/20, konstrukce vozovky je navržena se štěrkovým krytem.

Návrh náhradní komunikace není v současné době úplný, bude dopracován po dokončení geodetického doměření oblasti, v níž je nová komunikace směřována.

Dopravní značení

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

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

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

SO 11-86-01 Přípojka nn pro napájení RD

Stávající stav

Přejezd P1352 v současné době není vybaven přípojkou elektrické energie.

Navrhovaný stav

Pro napájení nového PZS a RD bude navržena nová elektrická přípojka o délce cca 1280 m.

Nový rozvaděč RP1352, určený pro napájení nového reléového domku bude napájen z rozvaděče RP1348 kabelem CYKY 3x16 uloženým v kabelové trase společně s kabely zabezpečovacího zařízení a oddělen cihlami.

Zvláštností je plná smyčka, kdy nový kabel WL1352.1 bude připojen na svorkovnici v RP1348 přímo a veden do RP1352. Zde bude třístavový přepínač (RP1348 / náhradní zdroj / mezipoloha „0“) v běžném provozu nastavený na RP1348. Z tohoto bude kabelem WL1352.2 zpětně napájen RP1348.

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

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

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

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

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

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

a) Hodnoty požární odolnosti - nejméně:

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

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

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

b) Chování při vnějším požáru:

- střešní krytina v systémové skladbě Broof (t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof (t3).“

Dále je nutné respektovat podmínky provozování uvedené níže:

- a) Okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1m (např. betonová dlažba a štěrk uložený na fólii či textilií) z důvodu prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých látek.
- b) Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO₂) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, resp. práškový s hasící schopností min. 34 A.
- c) Při zařizování technologického domku a při jeho vlastním provozu, je nutno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení i jiných topných spotřebičů od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č.23/2008Sb. ve znění p.p., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3:2010.

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

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

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

Prostupy rozvodů a instalací požárně dělicí konstrukcí musí být utěsněny v souladu s požadavky ČSN 73 0810. Požární ucpávky budou označeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

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

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

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.“

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci stavby bude řešen nový technologický objekt. Jedná se o novostavbu technologického objektu pro umístění vnitřní technologie přejezdu.

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

2.10 Hygienické řešení, požadavky na pracovní prostředí

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

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

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

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

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

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

2.11.1 Radon

Podle mapy radonového rizika je radonový index celého úseku železniční trati předmětné stavby nízký (1). Stavbou nejsou navrhovány nové pozemní stavby.

2.11.2 Seismická aktivita

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

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

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

2.11.3 Poddolovaná území

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

2.11.4 Chráněná ložisková území

V předmětném úseku se nenachází ložiska nerostných surovin.

3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu

3.1 Napojovací místa technické infrastruktury,

V rámci stavby nedochází k novému napojení na místa technické infrastruktury.

3.2 Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Není řešeno.

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

Není řešeno.

4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii

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

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

- zábrzdná vzdálenost 400 m,
- nejvyšší povolená traťová rychlost 50 km/h,
- normativ délky vlaků osobní dopravy 40 m,
- normativ délky vlaků nákladní dopravy 84 m,
- největší povolená délka vlaku 130 m.

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

Dopravní technologie dotčeného mezistaničního úseku nebude rekonstrukcí přejezdu P1352 zásadně ovlivněna. Obsluha přejezdu bude prováděná samočinně jízdou železničního vozidla.

4.1 Dopravní a přepravní omezení během stavebního postupu SP 1

Během stavebního postupu SP 1 nebude železniční doprava provozována v úseku Blatná – Sedlice. Všechny vlaky v úseku Blatná – Sedlice budou odřeknuty. Osobní vlaky budou nahrazeny autobusy. Náhradní autobusová doprava bude zavedena po celou dobu realizace stavebního postupu.

Počet odřeknutých vlaků osobní dopravy byl stanoven ze současně platného GVD 2020/2021.

Ω	24 vlaků
E	18 vlaků
Ξ	16 vlaků

Náklady na provoz náhradní autobusové dopravy po dobu od 15. 04. 2023 do 27. 04. 2023 byly vypočítány na 514 500 Kč.

4.2 Dopravní a přepravní omezení během stavebního postupu SP 2

Během stavebního postupu SP 2 nebude železniční doprava provozována v úseku Blatná – Sedlice. Všechny vlaky v úseku Blatná – Sedlice budou odřeknuty. Osobní vlaky budou nahrazeny autobusy. Náhradní autobusová doprava bude zavedena po celou dobu realizace stavebního postupu.

Počet odřeknutých vlaků osobní dopravy byl stanoven ze současně platného GVD 2020/2021.

Ω	24 vlaků
E	18 vlaků
Ξ	16 vlaků

Náklady na provoz náhradní autobusové dopravy po dobu od 28. 04. 2023 do 05. 05. 2023 byly vypočítány na 315 000 Kč.

5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

5.1 Terénní úpravy

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

5.2 Použité vegetační prvky

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

5.3 Biotechnická, protikorozní opatření

V rámci stavby nejsou vzhledem k rozsahu navrhována protikorozní opatření

6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

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

6.1.1 Vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000

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

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

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

6.1.2 Nadregionální úroveň ÚSES

Biokoridor nadregionálního významu

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

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

Oba NBK jsou vzdáleny cca 10 km od předmětné stavby.

6.1.3 Regionální úroveň ÚSES

Do stavby nezasahují regionální biokoridory resp. bio centra.

6.1.4 Lokální úroveň ÚSES

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

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

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

6.2 Vliv na zeleň

Zeleň je v stavbou vymezeném území zastoupena náletovými dřevinami ve formě lemů železniční trati. Zeleň ke kácení se nachází v místě náhradní komunikace. V tomto místě dojde ke kácení vzrostlých stromů. Kácení bude probíhat v období vegetačního klidu (cca říjen – březen). Pro tyto účely byl zpracován dendrologický průzkum. Dendrologický průzkum včetně soupisu dřevin určených ke kácení je uveden v části B.5 této dokumentace.

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

6.3 Biologické hodnocení

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

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

Výstavba negativně neovlivní žádný prvek ÚSES, VKP.

6.4 Odpadové hospodářství

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

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

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

6.4.1 Legislativa zabývající se odpady

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

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

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

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

Poznámka:

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

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

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

Povinnosti původců odpadů stanovuje § 15 výše uvedeného zákona o odpadech. Při převzetí stavby zhotovitelem se odpady stávají majetkem firmy, která provádí realizaci stavby. Po ukončení stavby, bude celé zájmové i dotčené území zasažené realizací prosté všech odpadů a skládek a nebude vykazovat žádnou ekologickou zátěž. Při realizaci stavby budou dodrženy veškerá nařízení, podmínky a opatření vydaná příslušným orgánem státní správy nejen v oblasti ŽP.

6.4.2 Množství vyzískaných materiálů a možnosti jejich využití nebo odstranění

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

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

6.4.2.1 Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu

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

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

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

Celkové množství vybouraného betonu ze stavby činí cca 70,5 t.

6.4.2.2 Výkopová zemina

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

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

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

Celkové množství výkopové zeminy zařazené do II. třídy těžitelnosti činí cca 421,1 t, do III. třídy těžitelnosti činí cca 749,7 t. Výkopovou zeminu bude možné využít v předmětné stavbě.

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

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

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

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

6.4.2.3 Smýcená dřevní hmota

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

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

Poznámka:

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

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

Celkové množství smýcené zeleně, včetně pařezů, činí cca 11 t.

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

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

6.5 Železniční pražce

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

Stávající železniční svršek bude snesen a o jeho dalším využití bude rozhodnuto na základě kategorizace svrškového materiálu (v souladu s předpisem SŽDC „S3, díl XV - Vyzískaný materiál železničního svršku“), která se zpracovává před realizací stavby a přesně vyhodnocuje konkrétní stav vyzískaného materiálu (nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit dopisem Správy železnic – Materiál železničního svršku na stavbách Správy železnic, státní organizace, které jsou hrazeny z investičních zdrojů, ze dne 27. 4. 2020). V následujících kapitolách je popsán způsob nakládání s vyřazenými pražci, které bude možno využívat nebo odstraňovat teprve na základě rozhodnutí Správy železnic, s.o.

6.5.1 Dřevěné pražce a mostnice

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

Dřevěné pražce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce budou předány k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

Celkový počet dřevěných pražců činí 409 kusů o hmotnosti 27,778 t.

Poznámka:

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

6.6 Štěrkové lože ze železničního svršku

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

V dokumentaci je uvažováno s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože (recyklátu) v souladu s Obecnými technickými podmínkami "Kamenivo pro kolejové lože" (č. j. 59 110/2004-O13 z 23.8. 2004, ve znění změny č.1 č.j. 23.155/06-OP z 31.7.2006 s účinností od 1.8.2006) a s předpisem SŽDC „S3, díl X - Kolejové lože a jeho uspořádání“.

6.6.1 Recyklace, recyklační plocha

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

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

6.6.2 Podsítné

/kód odpadu 17 05 08 - Štěrku ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O/

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

V projektové dokumentaci je uvažováno s uložením podsítného na skládce skupiny S - ostatní odpad.

Podsítné činí z celkového objemu odtěženého štěrkového lože cca 218 t.

6.6.3 Štěrkové lože kontaminované

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

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

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

- ve výhybkách - odtěžení kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučeno pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 m³.

Celkové množství kontaminovaného štěrkového lože ze stavby činí cca 872,75 t.

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

6.7 Ostatní odpady

S následujícími materiály a zařízeními, které jsou majetkem Správy železnic, bude nakládáno na základě rozhodnutí Správy železnic. Jedná se o:

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

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

6.8 Nebezpečný odpad

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech (§ 7 odst. 1) písm. a až c). Ministerstvo a Ministerstvo zdravotnictví stanoví vyhláškou doplňující limitní hodnoty a kritéria pro nebezpečné vlastnosti odpadu uvedené v příloze přímo použitelných předpisů Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů pod označeními HP 9, HP 14 a HP 15.

S nebezpečnými odpady může původce nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, pokud na tuto činnost již nemá souhlas

k provozování zařízení podle § 14. Přeprava nebezpečných odpadů nepodléhá souhlasu. Shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu.

V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností. Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny zákonem č. 541/2020 Sb..

Při realizaci předmětné stavby vzniknou následující nebezpečné odpady:

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

Nakládání s tímto odpadem je popsáno v kapitole 6.5.1.

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

Nakládání s tímto odpadem je popsáno v kapitole 6.6.3.

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

7. Ochrana obyvatelstva

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva nejsou specifikovány.

8. Zásady organizace výstavby

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

9. Celkové vodohospodářské řešení

Stavba nevyvolá zásadní změnu odtokových poměrů v dané lokalitě.

V prostoru železničního přejezdu bude využit systém odvodnění pomocí nově zřízeného trativodu. V přejezdu je zemní pláň odvodněna trativodem PE-HD DN 150 dl. 15,709 m vyústěným do přilehlého koryta občasné vodoteče. V úsecích přilehlých přejezdu vpravo trati jsou navrženy nové zpevněné příkopy. Za železničním propustkem v km 24,284 je navržena reprofilace stávajícího drážního příkopu v dl. 146 m

Souhrnnou technickou zprávu zpracoval:

Ing. Stanislav Rýznar

10. Přílohy

10.1 Příloha č. 1 Plán kontrolních prohlídek stavby

Plán kontrolních prohlídek stavby je navržen:

1. Kontrolní prohlídka – předání staveniště

Objednatel předá dodavateli místo stavby, seznámí ho s provedenými průzkumy, vyjádření dotčených orgánů a správců sítí.

2. Kontrolní prohlídka – vytyčení inženýrských sítí a vlastní stavby

V místě stavby budou vytyčeny podzemní sítě a vyznačeny v terénu.

Bude vytyčen tvar stavby a odsouhlasen objednatelem.

3. Kontrolní prohlídka – provedení zemních prací

Po provedení výkopových prací, demontáži přejezdu a kolejiště vyzve zhotovitel objednatel ke kontrole přeložení inženýrských sítí, založení stavby, ošetření proti negativním vlivům zemních vod a odvodnění stavby

4. Kontrolní prohlídka – provedení stavebních prací

- a. Kontrola provedení sanace železničního spodku
- b. Kontrola montáže železničního svršku
- c. Kontrola montáže konstrukce přejezdu

5. Kontrolní prohlídka – závěrečná

Bude provedena před, nebo během kolaudace.

Stavba bude včetně zemních úprav a dopravního značení.

Časový harmonogram kontrolních prohlídek bude navržen před zahájením stavby a upřesněn v jejím průběhu.