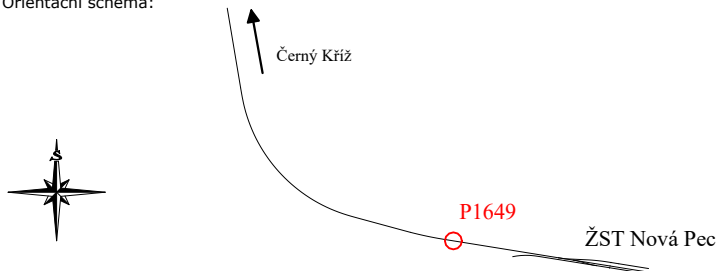




Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	4.10.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Vladimír Košan

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		

Zhotovitel díla:	KTa technika, s.r.o.	
Adresa:	Klatovská 100, 301 00 Plzeň	
Kontakt:	T: +420 378 023 411 E: kta@ktatechnika.cz	
Zhotovitel objektu:	KTa technika, s.r.o.	
Adresa:	Klatovská 100, 301 00 Plzeň	
Kontakt:	T: +420 378 023 411 E: kta@ktatechnika.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Irena Hrnčířová	Specialista: Ing. Vladimír Košan

Název stavby/akce:	Výstavba PZS se závory P1649 v km 71,795 na trati České Budějovice - Černý Kříž	Označení investora: S632100105
		Označení zhotovitele: Z22-003
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B
Název objektu/dílní části:	-	Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva	Číslo přílohy: - B
Název dílní části přílohy:	-	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -
Ing. Vladimír Košan	Ing. Vladimír Košan	Formáty: 37x A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Jihočeský	Nová Pec	0491 24
		Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS
		Smluvní datum zpracování: 4.11.2022

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 1 0 0 1 0 5	-	D U S P	- - - - - A	- X X X X X X X X X	- X X	- X - - - B - 0 0 0

OBSAH:

B.1	Popis území stavby	1
B.2	Celkový popis stavby	5
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	5
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	9
B.2.3	Celkové technické řešení	9
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	11
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	11
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	12
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	14
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	22
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	23
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	24
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	24
B.2.12	Kapacitní údaje stavby	25
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	25
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	26
B.4.1	Počáteční stav	26
B.4.2	Cílový stav	27
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	27
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	28
B.7	Ochrana obyvatelstva	28
B.8	Zásady organizace výstavby	28
B.8.1	Technická zpráva	28
B.8.2	Výkresy	34
B.8.3	Harmonogram	34
B.8.3.1	Harmonogram výstavby	34
B.8.3.2	Harmonogram výluk	35
B.8.4	Schéma stavebních postupů	35
B.8.5	Zdroje vody a energií	35
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	35

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba je z větší části situována do zastavěného území obce Nová Pec, částečně zasahuje do oblasti luk a lesů. Jedná se o rekonstrukci stávajícího železničního přejezdu a trati. Charakter oblasti stavbou nebude změněn.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Stavba bude prováděna zejména na pozemcích Správy železnic a v ochranném pásmu dráhy. Stavba je v souladu s územním plánem obce Nová Pec.

c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využití území

Není předmětem stavby.

d) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

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

V projektu jsou respektovány podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, které jsou zařazeny do dokladové části projektové dokumentace.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Celá stavba náleží do Šumavského bioregionu. Bioregion leží na jihozápadě jižních Čech, na hranici s Bavorskem a Horním Rakouskem a zabírá geomorfologický celek Šumava i přiléhající okraje celku Šumavské podhůří. Bioregion tvoří rozsáhlá hornatina na krystalických břidlicích, žulách a syenodioritech. Významné jsou velké horské plošiny (pláně) a jedinečné ledovcové kary. Bioregion má převážně horské biocenózy, zachované ve velkých plochách, zastoupen je 5. jedlovo-bukový až 7. smrkový vegetační stupeň, v Bavorsku i 8. subalpinský stupeň klečový. Potenciální vegetaci tvoří květnaté bučiny, ve vyšších polohách a na severozápadě acidofilní horské bučiny. Nejvyšší vrcholy hostí smrčiny, sníženiny podmáčené smrčiny, a hlavně rašeliniště. Hercynský ráz bioty je výrazně ovlivněn alpskými druhy. Vyskytuje se zde řada exklávních a reliktních prvků, zejména na rašeliništích a v karech. Biota středních poloh v bioregionu vystupuje neobvykle vysoko, zvláště v jihovýchodní části bioregionu. Nereprezentativní část tvoří okraje pohoří (přechodné území k Pošumaví) s nižším a plošším reliéfem, pouze s malými ostrovy acidofilních horských bučin a podmáčených smrčin a bez přítomnosti typických oreofytů. Cenná jsou rašeliniště, fragmenty subalpinských společenstev a smrkovo-bukové lesy s javorem. Nacházejí se zde nejzachovalejší živočišná společenstva hercynských pohoří. Orná půda téměř chybí, hojně jsou rašelinné louky.

Reliéf bioregionu má převážně charakter hornatiny s výškovou členitostí 300–600 m. Nejplošší je území ve střední části Lipenské přehrady. Nejnižší bod leží na okraji bioregionu u Nýrska (asi 470 m), nejvyšším v ČR je Plechý (1378 m), v Bavorsku Velký Javor (1456 m). Typická výška bioregionu je 730–1330 m.

V oblasti stavby se nachází vodní tok řeky Vltava s navazující vodní nádrží Lipno, dále pak přítok Novopecký potok.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření: hydrogeologický průzkum, inženýrsko-geologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, kontaminace železničního svršku a spodku apod.

Pro potřebu zpracování dokumentace stavby byly použity následující podklady a průzkumy:

- Snímek katastrální mapy
- Mapové podklady správců sítí
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj <http://nahliznidokn.cuzk.cz/>
- Vlastní fotodokumentace
- Požadavky investora, zápisy z porad
- Geodetické zaměření stávajícího stavu
- Stávající stavebně technická dokumentace kolejiště a mostních konstrukcí
- Geotechnický průzkum
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů – archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území NATURA 2000, ÚSES, VKP, chráněné ložiskové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny, dle zákona č. 114/1992 Sb, byly z aplikace MapoMat a internetových stránek geoportal.gov.cz a <https://aopkcr.maps.arcgis.com/> získány následující informace:

V prostoru stavby se nachází lokality Územního systému ekologické stability (ÚSES)

- Regionální biokoridor Vltavská niva - Vlčí jáma
- Nadregionální biocentrum Vltavská niva

Stavbou budou dotčena velkoplošná zvláště chráněná území (VZCHÚ)

- Národní park Šumava
- CHKO Šumava

Stavbou budou dotčeny Evropsky významné lokality (EVL) a Ptačí oblasti (PO)

- Ptačí oblast Šumava
- Evropsky významná lokalita Šumava

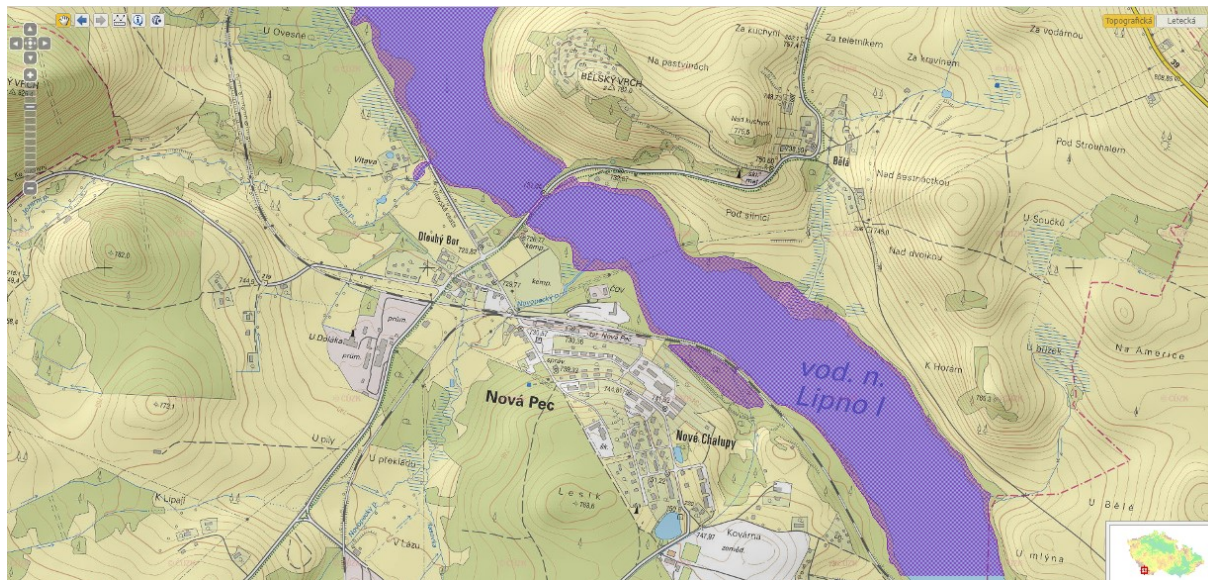
V prostoru stavby se nenacházejí památné stromy.

Území stavby se nenachází v památkové rezervaci, památkové zóně.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Do území prováděných stavebních činností nezasahují záplavová území. V blízkosti stavby se nachází aktivní zóna záplavového území řeky Vltavy.



Obrázek 1 – záplavové území

Stavba nezasahuje do poddolovaného území

i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, vliv stavby na stabilitu svahů

Provádění stavebních prací nebude mít vliv na okolní stavby. Z důvodu výstavby dojde k částečným zásahům na pozemky cizích subjektů. Podrobný výpis pozemků je součástí Geodetické dokumentace, kapitoly Majetkoprávní část. S povrchovými vodami bude nakládáno podle čl.2, §6 zákona č.254 /2001 (Vodní zákon), přičemž nedojde k ohrožení jakosti vody a nebudou zhoršeny odtokové poměry území. Podzemních vod se stavba nedotkne. Stavebními pracemi nebudou narušeny stávající svahy.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Asanace

Asanace není předmětem stavby.

Demolice

Demolice pozemních objektů není předmětem stavby.

Kácení dřevin

V průběhu stavby nedojde ke kácení vzrostlých dřevin.

k) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Podrobný výpis pozemků a rozsahu záborů ZPF a PUPFL je součástí Geodetické dokumentace, kapitoly Majetkoprávní část.

l) územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Z hlediska stávajícího technického vybavení stavby je možné stavbu napojit na stávající železniční kolejiště a místní účelové komunikace.

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

- Správa železnic, státní organizace
- EG.D, a.s.
- CETIN a.s.

Seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat. Z vyjádření vyplývá, že v této stavbě není potřeba realizovat přeložky inženýrských sítí.

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Vlastnické právo / Právo hospodařit s majetkem státu	Parcelní číslo	Druh pozemku	Katastrální území
Česká republika / Správa železnic, státní organizace	1185/1	ostatní plocha	Nová Pec
Česká republika / Správa železnic, státní organizace	1188	zastavěná plocha a nádvoří	Nová Pec
Jihočeský kraj / Správa a údržba silnic Jihočeského kraje	422	ostatní plocha	Nová Pec
Jihočeský kraj / Správa a údržba silnic Jihočeského kraje	194	ostatní plocha	Nová Pec
CULLAN, s.r.o.	43/2	ostatní plocha	Nová Pec
Jihočeský kraj / Správa Národního parku Šumava	427	ostatní plocha	Nová Pec
Jihočeský kraj / Správa a údržba silnic Jihočeského kraje	43/13	ostatní plocha	Nová Pec
Jirásek Miroslav	42/3	trvalý travní porost	Nová Pec

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60m od osy koleje, nejméně však 30m od hranice obvodu dráhy.

Jelikož se stávající kolejiště nerozšiřuje – zůstává stávající ochranné pásmo dráhy zachováno beze změn.

o) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Není předmětem stavby.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze - kategorie dráhy, traťový úsek, definiční úsek, staničení apod., u výpravní budovy číslo podle SR70.

Stávající stav

Přejezd P1649 se nachází v km 71,795 regionální dráhy jednokolejné trati České Budějovice – Černý Kříž. Jedná se o křížení dráhy s komunikací III. třídy číslo 1632. Zábrazdná vzdálenost v úseku dle TTP v úseku České Budějovice – Černý Kříž je 700 metrů. V současnosti je přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži. Přes přejezd nevede chodník.

Konstrukce přejezdu je z asfaltobetonové směsi. Kolejnicový žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Stavební délka konstrukce přejezdu je 6,4 m. Délka přejezdu je 5 m. Šířka přejezdu (měřeno kolmo na osu komunikace) je 5,5 m. Úhel křížení s pozemní komunikací je 80°. Volná šířka komunikace kolísá mezi 4,4 až 5 m.

Stávající železniční svršek v místě stavby je soustavy S49 z roku 1977. Pražce v přejezdu jsou dřevěné měkké, kolejnice tvaru S49, upevnění ŽT. Železniční svršek v přilehlých úsecích trati tvoří kolejnice tvaru S49 nebo T, pražce betonové SB5, upevnění rozponové tuhé RT (podkladnice T5). Rok výroby rovněž 1977. V celém úseku je rozdělení pražců „c“ a kolejové lože šterkové otevřené. Pouze v místě přejezdu zapuštěné. V dotčeném úseku je zřízena bezstyková kolej.

Sklonové poměry: V úseku km 71,536 – 71,848 niveleta koleje stoupá ve sklonu 9,80 ‰, a dále v úseku km 71,848 – 72,148 stoupá 4,90 ‰.

Směrové poměry: V místě přejezdu a v úseku před přejezdem je trať v přímé. Od km 71,815 začíná pravý oblouk o poloměru $R = 1000$ m. Km 71,815=ZP, km 71,823=KP=ZO, oblouk pravý, $R=1\,000$ m, $D=0$ mm, rozšíření $U = 0$ mm; km 71,921=KO=ZP, km 71,929=KP.

Stávající levostranné odvodnění nezpevněným příkopem je z úseku za přejezdem svedeno do propustku v ev. km 71,803 a v úseku před přejezdem do propustku v ev. km 71,696. Na pravé straně trati (ve směru kilometráže) je odvodnění provedeno odřezem na terén.

Číslo trati (dle knižního JŘ)	194 České Budějovice - Černý Kříž
Číslo trati (dle GVD)	707a Volary – České Budějovice-Rožnov
Kategorie dráhy	regionální
Traťový úsek	0491 Rožnov (mimo) – Černý Kříž (mimo)

Definiční úsek

24 Nová Pec – Černý Kříž

b) Účel užívání stavby

Železniční infrastruktura.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie, specifika dopadů technologie místní práce), vliv na dopravní obslužnost území, navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, zatížitelnost a prostorová průchodnost, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu. V rámci stavby je požadována výměna a rozšíření stávající přejezdové konstrukce na přejezdu P1649 v km 71,795 na trati České Budějovice – Černý Kříž včetně výstavby nového PZS se závorami. Společně s rekonstrukcí přejezdové konstrukce bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku.

e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a případně souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení, uvedení částí dokumentace, ke kterým se vztahuje

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

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

f) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

V projektu jsou respektovány podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, které jsou zařazeny do dokladové části projektové dokumentace.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není kulturní památkou ani není požadována ochrana stavby dle jiných právních předpisů, než stanoví stavební zákon a OTP.

h) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření odtoku povrchových vod vzniklých dopadem atmosférických srážek, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude postaven nový technologický reléový domek (RD)
- budou osazeny nové stojany závor s celými závorami a světelnými skříněmi

- bude provedena nová kabelizace ke stojanům závor
- bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce silniční
- bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku
- v rozsahu výkopových prací budou položeny dvě nové trubky HDPE
- bude zřízena nová elektrická přípojka z napájecích rozvodů zabezpečovacího zařízení ŽST Nová Pec

Bilance stavby

počet PS:	2 ks
počet SO:	4 ks
kolejový rošt – výměna za nový stav:	25,550m
železniční spodek – sanace:	121,782m ²
reprofilace drážních příkopů	347m
pročištění propustku	2ks
rekonstrukce přejezdové konstrukce	9m
dodávka a montáž technologického domku	1ks
pokládka kabelizace - délka dle kilometrické polohy	478 m

Stavba nezmění odtokové poměry v území. Dešťová voda bude nadále odváděna stávajícími zařízeními v podobě drážních příkopů a propustků.

Součástí stavby nejsou výrobní ani obytné budovy. Stavba po dokončení nebude produkovat žádné odpady a emise.

i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Předběžná odhadovaná délka výstavby je 6-7 měsíců.

Předpokládané zahájení stavby: **12/2023**

Předpokládané dokončení stavby: **06/2024**

Stavba nebude členěna na etapy bude prováděna jako celek.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, návrh doby jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Podle zákona o dráhách č. 266/1994 Sb. v platném znění §5, odst. 1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst. 2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7.

Stavební prvky charakteru „určených technických zařízení“ podle § 47 a § 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, ve stavbě obsaženy jsou. Jedná se o přejezdové zabezpečovací zařízení světelné. Před jeho uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize, technická prohlídka a zkouška. Na upravené zařízení musí být provedena změna Průkazu způsobilosti. Zkušební provoz není požadován.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č. 177/1995 Sb., což bude uplatněno i v této stavbě.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad.

Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Při realizaci této stavby je třeba z důvodů maximálního omezení výlukové činnosti jednotlivé stavební objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

Při provádění rekonstrukce v nepřetržitých výlukách musí vybraný zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací železničního spodku a svršku tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny v průběhu stavby respektive již v průběhu jednotlivých nepřetržitých výluk.

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. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zhotovitel zajistí, že po dobu prací 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 č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

k) Orientační náklady stavby

Předběžné orientační náklady se pohybují v oblasti kolem 17,5 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení

Vzhledem k charakteru stavby nedojde ke změně urbanistického řešení, které vychází z urbanistického řešení lokality a je v souladu s územním plánem a regulativy obce v dané lokalitě.

b) Architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy Správy železnic, TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí. Vzhledem k povaze stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na architektonické řešení. Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standardu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na drahách.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech (a výpočtech sedání) prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření

V rámci stavby **Výstavba PZS se závorami P1649 v km 71,795 na trati České Budějovice - Černý Kříž** dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) na přejezdu P1649 v km 71,795 na trati České Budějovice - Černý Kříž. Dále bude rekonstruována stávající přejezdová konstrukce a bude provedena rekonstrukce železničního spodku a svršku. Pro nové PZZ bude zřízena nová elektrická přípojka.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Pro nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude zřízena nová elektrická přípojka z napájecích rozvodů zabezpečovacího zařízení ŽST Nová Pec.

Výpočet energetické bilance:

Osvětlení domku: 0,5 kVA

Dobíječ baterie: 1,0 kVA

Ostatní spotřebiče: 1,5 kVA

Maximální celkový příkon: 3,0 kVA

c) Celková spotřeba vody

Není předmětem stavby.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Zhotovitel stavby se stává původcem odpadů a je povinen nakládat s odpady během výstavby a při vlastním provozu podle ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. - Zákon o odpadech. Zatřídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorie O – ostatní:

17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03

17 05 08 - Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07

17 04 05 - Železo a ocel

17 01 01 – Beton

17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem

02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorie N – nebezpečný:

17 02 04* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné

Je nepřípustné dřevěné pražce odstraňovat volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené pražce budou odstraněny na skládce skupiny S - nebezpečný odpad, případně ve spalovně nebezpečného odpadu.

Předpokládaná množství jednotlivých odpadů:

Kód odpadu	Množství
17 05 04	110,400t
17 05 08	513,624t
17 04 05	3,270t
17 01 01	15,780t
17 03 02	40,320t
02 01 03	10,000t
Nebezpečný	
17 02 04	4,730t

S jednotlivými druhy odpadů bude nakládáno podle Metodického návodu odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi. Dále pak podle zákona 542/2020 o výrobcích s ukončenou životností.

Odpad kategorie 17 01 01, 17 01 02, 17 05 04, 17 05 06 a 17 09 04 lze uložit např. v recyklačním centru JIVNO společnosti Lumos s.r.o., které je od stavby vzdálené cca 73 km.

Ostatní odpad kategorie ostatní lze uložit ve sběrném dvoře v obci Nová Pec (areál ČOV).

Odpad kategorie N pod číslem 17 02 04 je možné odevzdat do Spalovny nebezpečných odpadů ve Strakonici (spalovna Rumpold s.r.o.), která je od stavby vzdálena 77 km.

Výčet zařízení oprávněných k nakládání s odpady slouží pouze pro účely získání stavebního povolení a pro zhotovitele stavby má pouze informativní charakter. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení k nakládání s odpady sám včetně prověření jejich kapacit, aby bylo zajištěno odstranění, příp. využití všech druhů a množství odpadů vzniklých realizací stavby. Zhotovitel bude při zajišťování kapacit skládek zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20 % vyšší.

Zhotovitel doloží po dokončení prací dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby („Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb. v platném znění.

Vyzískaný materiál bude předán příslušnému správci demontovaného zařízení.

- e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nevyžaduje.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Prostor stavby nebude přístupný veřejnosti. Bezbariérové užívání stavby v průběhu prací není uvažováno.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

- a) Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Není předmětem stavby – stávající železniční trať je v rozsahu stavby – trakce nezávislá (neelektrizovaná trať), zřízení nové trakce není v rámci stavby uvažováno.

- b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Není předmětem stavby – stávající železniční trať je v rozsahu stavby – trakce nezávislá (neelektrifikovaná trať), zřízení nové trakce není v rámci stavby uvažováno.

- c) Výjimky z norem a předpisů (resp. popis řešení odchylného od řešení podle technické normy a zajišťujícího nejméně stejnou úroveň bezpečnosti jako řešení podle technické normy) ve vztahu k bezpečnosti při užívání stavby (např. omezení volného a schůdného manipulačního prostoru atd.)

Není předmětem stavby.

- d) Opatření zabraňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy, jeho monitoring

Není předmětem stavby.

- e) Zabezpečení a dohled nad kříženími dráhy s pozemními komunikacemi

V průběhu stavby bude přejezd označen zákazovým a informačním dopravním značením.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

- a) Popis stávajícího stavu

Přejezd P1649 se nachází v km 71,795 regionální dráhy jednokolejné trati České Budějovice – Černý Kříž. Jedná se o křížení dráhy s komunikací III. třídy číslo 1632. Zábrzdná vzdálenost v úseku dle TTP v úseku České Budějovice – Černý Kříž je 700 metrů. V současnosti je přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži. Přes přejezd nevede chodník.

- b) Popis navrženého řešení

PS 11-01-31 PZZ přejezdu P1649 v km 71,795

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) na přejezdu P1649 v 71,795 trati České Budějovice – Černý Kříž. Nové PZZ bude kategorie PZS 3ZBI (přejezdové zařízení světelné, se závorami, s pozitivním signálem, informace o schopnosti PZZ dávat výstrahu je dávana obsluhujícímu zaměstnanci).

Přejezd bude osazen dvěma stojany závor „B“ a „C“ a jedním výstražníkem „A“. Budou použita kompozitní závorová břevna (délky 6,5m) bez LED svítílen. Stojany závor a výstražník budou postaveny na nový betonový základ a osazeny světelnými skříněmi. U výstražníku „A“ bude zřízena servisní plošina.

Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami v provedení LED a budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na příjezdové a přístupové komunikace k přejezdu. Světelné skříně budou doplněny dopravní značkou A 32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Použité dopravní značky A 32a budou zvýrazněny reflexním žlutozeleným podkladem. Podle „Vzorových listů staveb na pozemních komunikacích VL 6.1 – Svislé dopravní značky“ s účinností od 1. srpna 2019 bude použita dopravní značka A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v provedení s délkou ramene 1200mm – „velký kříž“. Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace.

PZZ bude vybaveno záznamovým zařízením stavové a provozní diagnostiky. Použité diagnostické zařízení bude možné zařadit do stávajícího systému používaného v daném traťovém úseku. Diagnostika PZS včetně záznamového zařízení musí být dle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z čj. 32 729/07-OP.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou využity stávající počítače náprav s překlenutými počítacími úseky a s automatickou regulací parametrů venkovních čidel. V lichém směru (podle směru trati) bude proveden posun počítacího bodu CNPB10 do km 72,640). Skříň stávajícího počítače náprav je umístěna v reléové místnosti ŽST Nová Pec. Ovládání přejezdu bude zajištěno ze stanice a ukončení výstrahy na přejezdu bude řešeno rozpadem vlakových a posunových cest. Z důvodu posunu bodu CNPB10 dojde ke změně odložení výstrahy na přejezdu P1648 podle tabulky přejezdu.

V blízkosti přejezdu bude nově umístěna skříňka ovládání pro místní obsluhu přejezdu tak, aby bylo vidět z místa obsluhy na přejezd.

Přejezd nebude doplněn o dálkově zvukovou signalizaci pro nevidomé.

Indikační a ovládací prvky budou umístěny na JOP v ŽST Kájov a DNO v ŽST Nová Pec. Bude provedena úprava stávající DNO (viz. výkres č. 0601) v ŽST Nová Pec a výměna softwaru na JOP v ŽST Kájov. Výměna softwaru bude provedena v noční pauze před ukončením výluky. Po dobu výměny SW bude zavedena výluka zabezpečovacího zařízení ŽST Kájov.

V rámci stavby bude provedena náhrada stávajícího neproměnného označníku světelným seřaďovacím návěstidlem Se1, které bude umístěno v km 71,785. U Se1 bude umístěn počítací bod. K Se1 a počítacímu bodu zřízena nová kabelizace.

Mezi ŽST Nová Pec a přejezdem P1649 bude položen nový vazební kabel. V místě přejezdu bude zřízena místní kabelizace podle rozsahu nových prvků.

Na pozemní komunikaci bude ve směru z obce Nová Pec zřízeno vodorovné dopravní značení Příčná čára souvislá (č. V 5), podle TP 133, pro určení místa zastavení vozidel při výstraze tak, aby nedošlo při sklopení závor ke kontaktu vozidla s břevnem závory.

V obou příjezdových směrech k přejezdu bude provedena výměna stávající svislého dopravního značení č. A30 (železniční přejezd bez závor) za nové č. A29 (železniční přejezd se závorami).

Pro přejezdy P1649 P1648, P1643, P1641, P1634, P1622 a P1607 bude zřízen systém automatické otevírání přejezdů KESA.

Na přejezdu P1649 nebude kamerový systém, který plní funkci automatizovaného technického prostředku bez obsluhy na BESIP.

U technologického domku bude doplněn dveřní kontakt, který bude připraven pro zapojení do DDTS (dálkové diagnostiky technologických systémů) dle TS 2/2008 – ZSE v aktuálním znění.

V RZZ ŽST Nová Pec bude doplněno do zařízení DISTA měření napětí a izolačního stavu včetně DMS-HIS pro indikaci snížení izolačního stavu napájení přejezdu P1649.

PS 11-02-11 Železniční sdělovací zařízení, místní kabelizace

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena pokládka dvou nových HDPE trubek (černá, fialová) od výpravní budovy ŽST Nová Pec až k přejezdu P1649. V km 71,808 budou

trubky ukončeny v nové kabelové komoře ROMOLD. Trubky budou na obou koncích opatřeny koncovkami. Pro napojení nového venkovního telefonního objektu (VTO) bude proveden výpich ze stávající traťového kabelu TCEPKPFLEY 10XN0,8. Výpich bude proveden v celém profilu. Nově položený kabel TCEPKPFLE 10XN0,8 bude ukončen na svorkovnicích v novém rozvaděči SIS1 a propojen v potřebném množství žil na nový kabel TCEPKPFLE 5XN0,8, kterým bude připojen nový VTO.

- c) Energetické výpočty - spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinku

Není předmětem stavby.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) Popis stávajícího stavu

Konstrukce přejezdu je z asfaltobetonové směsi. Kolejnicový žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Stavební délka konstrukce přejezdu je 6,4 m. Délka přejezdu je 5 m. Šířka přejezdu (měřeno kolmo na osu komunikace) je 5,5 m. Úhel křížení s pozemní komunikací je 80°. Volná šířka komunikace kolísá mezi 4,4 až 5 m.

Stávající železniční svršek v místě stavby je soustavy S49 z roku 1977. Pražce v přejezdu jsou dřevěné měkké, kolejnice tvaru S49, upevnění ŽT. Železniční svršek v přilehlých úsecích trati tvoří kolejnice tvaru S49 nebo T, pražce betonové SB5, upevnění rozponové tuhé RT (podkladnice T5). Rok výroby rovněž 1977. V celém úseku je rozdělení pražců „c“ a kolejové lože štěrkové otevřené. Pouze v místě přejezdu zapuštěné. V dotčeném úseku je zřízena bezстыková kolej.

Sklonové poměry: V úseku km 71,536 – 71,848 niveleta koleje stoupá ve sklonu 9,80 ‰, a dále v úseku km 71,848 – 72,148 stoupá 4,90 ‰.

Směrové poměry: V místě přejezdu a v úseku před přejezdem je trať v přímé. Od km 71,815 začíná pravý oblouk o poloměru $R = 1000$ m. Km 71,815=ZP, km 71,823=KP=ZO, oblouk pravý, $R=1000$ m, $D=0$ mm, rozšíření $U = 0$ mm; km 71,921=KO=ZP, km 71,929=KP.

Stávající levostranné odvodnění nezpevněným příkopem je z úseku za přejezdem svedeno do propustku v ev. km 71,803 a v úseku před přejezdem do propustku v ev. km 71,696. Na pravé straně trati (ve směru kilometráže) je odvodnění provedeno odřezem na terén.

b) Popis navrženého řešení

SO 11–10–01 Železniční svršek na přejezdu P1649 v km 71,795

Projekt rekonstrukce přejezdové konstrukce, železničního svršku a železničního spodku vychází ze znalosti místních poměrů a dopravního zatížení silniční dopravou, dále pak na základě výsledku geotechnického průzkumu, který byl proveden v místě rekonstruovaného přejezdu.

Směrové poměry koleje

Kolej v místě přejezdu zůstane v přímé, na kterou navazuje levotočivý oblouk bez převýšení s přechodnicemi. Úprava GPK se provede v celkové délce 295,620m mezi ZÚ km 71,709 785 a KÚ km 72,005 405.

Směrové parametry byly navrženy s ohledem na minimalizaci bočních posunů vůči stávající ose koleje a respektuje poskytnuté podklady od investora v podobě směrově a výškově schváleného projektu, který byl poskytnutý investorem. Na začátcích a koncích úseků, je navržen směrový a výškový výběh z poskytnutého projektu do stávajícího stavu.

Tabulka navržených směrových poměrů koleje:

označení	staničení	směrový prvek	délka[m]
ZÚ	km 71,709 785	Přímá	2,000
ZO	km 71,711 785	Oblouk R=12 000m, V=60km/h; D=0mm; l=4mm; alfas=0,0858	17,968
KO=ZO	km 71,729 753	Oblouk R=12 000m, V=60km/h; D=0mm; l=4mm; alfas=0,0929	19,453
KO	km 71,749 206	Přímá	61,123
ZP	km 71,810 329	Přechodnice n=0,00V; A=158; m=0,026m; T=65,218m; klotoida	25,000
ZO	km 71,835 329	Oblouk R=1 000m, V=60km/h (Výhledová rychlost: V100=70km/h; V130=75km/h); D=0mm; l100=58mm; l130=67mm; alfas=6,0353	80,335
KO	km 71,915 664	Přechodnice n=0,00V; A=158; m=0,026m; T=65,218m; klotoida	25,000
KP	km 71,940 664	Přímá	24,512
ZO	km 71,965 176	Oblouk R=11 000m, V=60km/h; D=0mm; l=4mm; alfas=0,0954	18,312
KO=ZO	km 71,983 488	Oblouk R=11 000m, V=60km/h; D=0mm; l=4mm; alfas=0,1037	19,917

KO	km 72,003 405	Přímá	2,000
KÚ	km 72,005 405		

Sklonové poměry

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

Niveleta je navržena tak aby byly v celé délce úprav pouze kladné zdvihy vůči stávající ose koleje a respektuje poskytnuté podklady od investora v podobě směrově a výškově schváleného projektu, který byl poskytnutý investorem. Na začátcích a koncích úseků, je navržen směrový a výškový výběh z poskytnutého projektu do stávajícího stavu.

Tabulka navržených sklonových poměrů koleje:

staničení	výška[B.p.v.]	sklon[‰]	délka[m]	Rv[m]	tz[m]	yv[m]
km 71,709 785	731,622	stáv. / +9,543				
			5,000			
km 71,714 785	731,669	+9,543 / +11,260		2000	1,871	0,001
			95,215			
km 71,810 000	732,740	+11,260 / +5,786		3000	7,933	0,010
			140,000			
km 71,950 000	733,550	+5,786 / +3,000		3000	4,179	0,003
			25,203			
km 71,975 203	733,626	+3,000 / +2,239		2000	0,761	0,000
			25,203			
km 72,000 405	733,682	+2,239 / +3,988		2000	1,749	0,001
			5,000			
km 72,005 405	733,702	+3,988 / stáv.				

Železniční svršek

V místě přejezdu se stávající kolej v délce 23,814 m vyřízne a vyjme, v celém rozsahu se železniční svršek nahradí novým. Řezy koleje budou v km 71,786 515 a km 71,810 329. Nový železniční svršek je navržen z nových kolejnic 49 E1 (třída oceli R 260) na nových betonových pražcích délky 2,60 m s bezpodkladnicovým upevněním a pružnými svěrkami Skl 14, typ upevnění „W14“. Rozdělení pražců „u“ v celém rozsahu. Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozi úpravě, celkem se jedná o drobné kolejivo na 18 ks betonových pražců. Z důvodu dodržení předpisu S4 článku 27 přílohy č. 6 budou v km 71,769 507 a km 71,825 913 provedeny řezy koleje a bude snesen železniční svršek, po realizaci a přetažení konstrukční vrstvy železničního spodku bude v tomto rozsahu rozprostřeno kolejové lože z nového štěrku fr. 31,5/63 [mm] v minimální tloušťce 350 mm pod ložnou plochou pražce, kolejový rošt bude použit stávající. V rozsahu km 71,786 515 až 71,810 329 bude snesen stávající rošt z důvodu zřízení ZKPP a KPP, poté bude vrácen zpět.

Nové kolejové lože bude z drceného kameniva frakce 31,5/63 [mm] v minimální tloušťce 350 mm pod ložnou plochou pražce. Kolejové lože bude nové a upravené do předepsaného tvaru. Kolejové lože bude v místě úprav železničního spodku zřízeno s plání tělesa železniční-

ho spodku – Epl, ZKPP = min. 70 MPa v levostranném sklonu. V místech, kde bude provedena pouze úprava GPK bude kolejové lože doplněno do požadovaného profilu. Kolejové lože v těsné blízkosti přejezdu bude uzavřené s přechodem na kolejové lože otevřené.

Směrová a výšková úprava vychází ze stávajícího stavu GPK a požadavků investora. Geometrická poloha koleje (GPK) se upraví trojím podbitím v celkové délce 295,620 m mezi ZÚ km 71,709 785 a KÚ km 72,005 405. V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím v celkové délce 295,620 m mezi ZÚ km 71,709 785 a KÚ km 72,005 405 po cca 6ti měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdovou konstrukci, provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice a vyznačením DIO, dále také s náhradní autobusovou dopravou na kolejovou výluku 1N.

Kolej bude upravena a bude zřízena bezstyková kolej, v rámci realizace bude upravena upínací teplota dle předpisu SŽDC S3/2. Napojení na úsek BK bude provedeno dle předpisu SŽDC S3/2. Rozsah úpravy BK bude v celkové délce 295,620 m mezi ZÚ km 71,709 785 a KÚ km 72,005 405.

- Zajištění prostorové polohy koleje

V rámci stavby bude osazeno celkem 9 ks nových zajišťovacích značek. Pro možnost osazení nových zajišťovacích značek bude před realizací vyhotoven projekt zajištění prostorové polohy koleje, který bude předán investorovi a SŽG k odsouhlasení.

V rámci stavby bude dále provedeno:

- drážní stezky v rozsahu nového kolejového lože
- osazení sklonovníků dle realizace stavby
- dojde k odstranění a likvidaci hektometrovníku km 71,8 a nahrazení novým hektometrovníkem km 71,8

Veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

SO 11–11–01 Železniční spodek na přejezdu P1649 v km 71,795

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

- V místě zesílené konstrukce pražcového podloží
- pláň tělesa železničního spodku – levostranný sklon 5,0 % (šířka 6,85m)
- konstrukční vrstva ze štěrkodrtě fr. 0/63 kv tl. 250 mm, (Id=0,95)
- zemní pláň upravena a zhutněna – levostranný sklon 5,0 % (šířka 6,80m)
- stabilizovaná štěrkodrt, cementová stabilizace fr. 0/22 tl. 400 mm (Id=1,00), minimální pevnost stabilizace C8/10
- subpláň upravena a zhutněna – levostranný sklon 5,0 % (šířka 6,20 m)

U této konstrukce se při hutnění po vrstvách na každé vrstvě spolehlivě dosáhne potřebné únosnosti. Plán tělesa železničního spodku bude mít minimální modul přetvárnosti $E_{pl,zkpp} = 70 \text{ MPa}$. Na zemní pláni a konstrukční vrstvě železničního spodku bude při realizaci zjištěn modul přetvárnosti, tak aby bylo na zemní pláni a pláni tělesa železničního spodku dosaženo požadovaných hodnot. Úprava konstrukční vrstvy železničního spodku bude realizována v celkové délce 67,572 m (rozsah km 71,767 757 - km 71,835 329) a to včetně náběhových klínů, úprava podkladních vrstev železničního spodku bude realizována v celkové délce 24,406 m (rozsah km 71,785 507 - km 71,809 913) včetně náběhových klínů.

Úprava konstrukční a podkladních vrstev bude provedena jako ZKPP v rozmezí km 71,785 507 - km 71,809 913 včetně náběhových klínů.

V rámci stavby se uvažuje dle vzorových listů železničního spodku SŽDC Ž4 pražcové podloží typ 6.

Důležité upozornění:

Vzhledem ke skladbě a technologickým přestávkám je zapotřebí počítat z délkou silniční výluky minimálně 7 dní a délkou traťové výluky minimálně 7 dní.

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

V ochranném pásmu plynárenského zařízení nebude prováděno hutnění konstrukčních a podkladních vrstev přejezdu s vibrací.

Odvodnění spodní stavby přejezdu bude provedeno novým podélným levostranným trativodem. Celková délka trativodu je 66 m.

Trativodní potrubí bude z trub děrovaných s celkem čtyřmi plastovými šachtami DN 400 s těžkým poklopem. Trativodní potrubí je navrženo z trubek z plastických hmot PEHD, které jsou určeny pro použití při zvýšených nárocích na únosnost, bude použit profil DN 150, trativodní potrubí bude částečně perforované v úhlu 220° . Potrubí bude umístěno perforacemi směrem nahoru a bude ve sklonu shodném s podélným sklonem tratě (5,79 ‰ - 11,07 ‰). Trativod bude vyústěn svodným potrubím DN 150 do zpevněného příkopu, vyústění bude odlážděno dlažbou z lomového kamene. Na celé délce trativodu budou umístěny celkem čtyři šachty (1x vrcholová šachta VŠ1 a 3x kontrolní šachta KŠ1 – KŠ3). Z důvodu nesplnění dostatečné hloubky uložení trativodu, je nutné doložit od výrobce, že použitý materiál je odolný proti mrazu.

Výplň trativodu bude tvořena:

- štěrk frakce 16/32 mm
- trativodní roura PEHD DN 150
- separační geotextilie s pevností v tahu min. 24 kN/m
- trativod bude uložen dle VL železničního spodku Ž3. V místě přejezdové konstrukce bude trativod podbetonovaný s opěrami dle VL Ž3.

Skladba odláždění:

- Dlažba z lomového kamene - 40 mm
- Beton C15/20 – 100 mm
- štěrk frakce 32/64 mm – 100 mm

V rámci tohoto stavebního objektu budou dále provedeny tyto úpravy:

- Bude provedeno vyčištění a zpevnění příkopu vlevo tratě od propustku v evid. km 71,696 k železničnímu přejezdu v délce cca 100 m. Zpevnění příkopu příkopovými tvárnicemi TZZ 3 (TZZ 5). Podélný sklon proti směru staničení.
- Bude provedeno vyčištění a zpevnění příkopu vlevo tratě od přejezdu resp. od propustku v evid. km 71,803 do km 71,910 (přibližně k návěstidlu L) v délce 107 m. Zpevnění příkopu příkopovými tvárnicemi TZZ 3 (TZZ 5). Podélný sklon proti směru staničení.
- Bude provedeno vyčištění a zpevnění příkopu vlevo trati od km 71,628 (od vtoku vlečkového propustku) do km 71,696 před propustek. Zpevnění příkopu příkopovými tvárnicemi TZZ 3 (TZZ 5). Podélný sklon proti směru staničení. Výška dna zpevněného příkopu v místě evid. km 71,696 je shodná s výškou dna propustku na vtoku. Je zde předpoklad, že stavebními úpravami dojde k přesměrování části přitékající vody do nově budovaného zpevněného příkopu. Voda bude částečně nově svedena do Novopectkého potoka.
- Od výtoku z propustku v ev. km 71,803 bude provedeno zpevnění silničního příkopu v délce 20 m.
- Bude zpevněn vtok do propustku v evid km 71,803 a propustek bude pročištěn.
- Bude pročištěn stávajícího vlečkový propustek včetně pročištění příkopu až k vyústění do Novopectkého potoka u přejezdu P1648.
- Bude provedeno vykrovení a prořezání v místech navržených úprav odvodnění.
- V km 71,708 a km 71,739 budou vlevo trati odbourány staré betonové základy.
- Bude provedeno zatrubnění příkopu vlevo před přejezdem v souběhu se silnicí. Zatrubnění bude provedeno z 1 ks ŽB roury DN 400 dl. 2,45 m a 2 ks čel se sklonem čela 1:1,5. Čela a ŽB roura budou podbetonovány betonem C20/25. Zásyp bude proveden materiálem konstrukční vrstvy železničního spodku, tedy ŠD fr. 0/32kv se zhutněním.
- Bude provedeno vyřezání náletových dřevin v místech rekonstruovaného odvodnění v celé délce.
- V rámci realizace odvodnění bude provedeno ohumusování a osetí na všech dotčených plochách při realizaci stavby.

SO 11–13–01 Přejezdová konstrukce přejezdu P1649 v km 71,795

Přejezdová konstrukce pro zatížení silniční dopravou bude celkové délky 9,0 m a sestává se z celopryžových přejezdových panelů vnitřních (uložených uvnitř koleje), přejezdových panelů vnějších (uložených vně koleje) a celopryžových závěrných zídek. Přejezdová konstrukce je s modulem 1,8 m. Přejezdová konstrukce bude určena pro velmi zatížené silniční přejezdy. Přejezdovou konstrukci tvoří 2 x 5 ks vnějších panelů a 5 ks vnitřních panelů. Šířka vnějších

panelů přejezdové konstrukce bude taková, aby mezi hlavou pražce a závěrnou zídou vznikl prostor min. 200 mm. Závěrné zídky budou délky 9,0 m na každé straně přejezdu. Závěrné zídky jsou uloženy na základový prefabrikát (trám 400 x 200 [mm]) z betonu C 30/35-XF4. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25, v levém podbetonování budou zřízeny odvodňovací otvory á 500 mm.

Úložná vrstva mezi prefabrikovaným základovým blokem a závěrnou zídou bude zhotovena výhradně podle doporučení výrobce nebo dodavatele přejezdové konstrukce. Pokud takovéto doporučení nebude k dispozici, pak platí, že:

- tloušťka vrstvy je větší jak 20 mm, pak se nesmí použít betonové nebo maltové směsi s menší pevnostní třídou jak pevnostní třída základového bloku, nejméně však C20/25
- tloušťka vrstvy je do 20 mm včetně musí být ložná vrstva zhotovena z vysokopevnostních maltových směsí s pevností v tlaku min. 50 MPa/24 hodin, respektive 100 MPa/28 dní.

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

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

Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou osazeny ochranné náběhy.

Veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

- Úprava silnice III/1632

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající pozemní komunikace. Úhel křížení železniční trati s komunikací je cca 120°.

Nová konstrukce vozovky s asfaltovým krytem se vybuduje ve vzdálenosti 10,20 m vlevo a 14,25 m vpravo ve směru staničení tratě, od křížení osy koleje s osou komunikace. Vlevo od osy koleje je hranicí stavebních úprav hranice pozemku dráhy SŽ a stavba bude navazovat na samostatnou stavbu Kraje „Rekonstrukce silnice III/1631 a III/1632 v úseku Nová Pec - Zadní Zvonková, 4. etapa - obchvat Nové Chalupy (km 12,570 - km 14,550)“ se kterou byla tato stavby koordinována. V rámci samostatné stavby kraje bude navázáno na šířkové uspořádání silnice navržené v této stavbě. Šířka silnice bude 5m + 2x 0,75m nezpevněná krajnice. Směrově a výškově byly stavby koordinovány.

Svedení srážkových vod ze silnice bude zajišťovat nový štěrbinový odvodňovací žlab s průběžnou štěrbinou, který je vyroben z betonu C45/55-XF4 a bude o rozměrech 0,45 m (šířka) x 0,50 m (výška), třída zatížení štěrbinového žlabu bude F900. Odvodňovací žlab bude uložen do betonového lože s opěrami z betonu C20/25 a bude umístěn ve vzdálenosti 3,75m od osy koleje vlevo. Voda ze žlabu bude svedena do nově zpevněného příkopu vlevo před přejezdem, na druhém konci bude žlab ukončen záslepkou. Podélný sklon žlabu bude shodný s podélným sklonem tratě.

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

Skladba vozovky:

- | | | | | |
|---|--|---------|--------------------------|----------------|
| • | Asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11 | 40 mm | ČSN EN 13108-1 |
| • | Spojovací postřik (0,3 kg/m ²) | PSA | (0,3 kg/m ²) | ČSN 73 6129 |
| • | Asfaltový beton pro ložné vrstvy | ACL 16+ | 60 mm | ČSN EN 13108-1 |
| • | Spojovací postřik (0,3 kg/m ²) | PSA | (0,3 kg/m ²) | ČSN 73 6129 |
| • | Asfaltový beton pro podkl. vrstvy | ACP 16+ | 70 mm | ČSN EN 13108-1 |
| • | Štěrkoдрť 0/32, A | ŠD | 150 mm | ČSN 73 6121 |
| • | Štěrkoдрť 0/32, A | ŠD | min. 150 mm | ČSN 73 6121 |

Deformační moduly:

- | | | |
|---|--------------------------------|------------------|
| • | na zemní pláni | Edef,2 ≥ 45 MPa |
| • | na 1. konstrukční vrstvě ze ŠD | Edef,2 ≥ 70 MPa |
| • | na 2. konstrukční vrstvě ze ŠD | Edef,2 ≥ 100 MPa |

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

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

V rámci tohoto SO dojde k obnově vodorovného dopravního značení v rozsahu úpravy pozemní komunikace, z důvodu vyšší životnosti použity úpravy VDZ plastické.

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZZ, t.j. pro rychlost drážního vozidla 10 km/h jsou patrné v souvisejícím PS této stavby.

SO 11-76-01 Elektrická přípojka NN přejezdu P1649 v km 71,795

V rámci tohoto provozního souboru bude zřízena nová elektrická přípojka PZS přejezdu P1649. Elektrická přípojka bude zřízena z rozvaděče N1 umístěného v ŽST Nová Pec.

Ve stávajícím rozvaděči č. 3 (vývody zálohované) bude provedena výměna 3f jističe FA20 (rozvaděč R-ZZ) za vyšší hodnotu 32A/C. Jistič bude v provedení pro možnosti připojení stávajícího pomocného kontaktu.

V rozvaděči N1 bude doplněn 3f jistič 25A/B a izolační transformátor pro oddělení izolované soustavy a odchozího kabelu k přejezdu. Z reléové místnosti ŽST Nová Pec, z rozvaděče N1, bude k přejezdu P1649 natažen nový napájecí kabel CYKY-O 4x16. Jistič i odchozí kabel jsou dimenzovány pro možnost budoucího napájení PZS P1650.

Kabel CYKY-O 4x16 bude u přejezdu P1649 ukončen v pojistkové skříni PS na pojistkách 3 x 20A a vnitřními propoji spojen s rozvaděčem NZ. Z rozvaděče NZ bude natažen kabel CYKY-O 4x10 do rozvaděče R1 uvnitř nového technologického domku (kabel CYKY-O 4x10 a rozvaděč R1 jsou součástí PS 11-01-31).

U přejezdu nebude zřízena zásuvka pro připojení náhradního mobilního zdroje. Při výpadku napájení bude využit stávající v ŽST Nová Pec.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Z hlediska požární bezpečnosti se stavba řadí podle § 6 vyhlášky č. 460/2021 o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva do kategorie 0 - nepředstavující zvláštní nebezpečí.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat zákon č. 415/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

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

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

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

Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. 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, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost RE/ 30 minut
 - stěna: požární odolnost RE/ 30 minut
 - strop: požární odolnost REI 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1

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

4. Chování při vnějším požáru

- střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5
- okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1m (betonová dlažba a štěrky uložený na fólie či textilií) z důvodu zamezení prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých látek
- příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

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

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

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

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

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

Při zařizování RD a při jejich vlastním provozu je nutno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení a dále jiných elektrických spotřebičů od hořlavých konstrukcí dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3. Zhotovitel stavby odpovídá za předání úplné dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením, vztahujícím se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby, není předmětem projektové dokumentace.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

a) Denní a umělé osvětlení

Není předmětem stavby.

b) Oslunění

Není předmětem stavby.

c) Hluk a vibrace

Při realizaci stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení úrovně hluku a vibrací vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku. V průběhu výstavby budou práce probíhat tak, aby nepřekračovali maximální povolené hlukové limity a nadměrně zatěžovali okolí stavby. Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací znovu vrátí na nynější úroveň.

d) Větrání

Není předmětem stavby.

e) Prašnost

Z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, během nichž dochází k víření prachu, sypké materiály budou plachtovány. Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku

f) Mikroklima- zajištění teplené pohody

Není předmětem stavby.

g) Opatření k ochraně zdraví před účinky nadměrné expozice chemickými látkami

Není předmětem stavby.

h) Opatření ohledně expozice azbestem

Není předmětem stavby.

i) Hodnocení fyzické zátěže

Není předmětem stavby.

j) Hodnocení pracovní polohy

Není předmětem stavby.

k) Opatření k ochraně zdraví

Není předmětem stavby.

l) Požadavky na pracovní rovinu a pracovní místo

Není předmětem stavby.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není předmětem stavby.

b) Ochrana před bludnými proudy

Není předmětem stavby, jedná se o neelektrifikovanou trať (trakce – nezávislá).

c) Ochrana před technickou seizmicitou

V místě stavby ani v jeho blízkém okolí se nenacházejí zdroje technické seizmicity, popř. mají zanedbatelné hodnoty.

d) Ochrana před hlukem a vibracemi

V rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 6 do 22 hodin. V době nočního klidu od 22:00 do 6:00 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 65dB pro dobu od 6:00 do 22:00 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.

e) Protipovodňová opatření

Do území prováděných stavebních činností nezasahují záplavová území. V blízkosti stavby se nachází aktivní zóna záplavového území řeky Vltavy. Protipovodňová opatření tak nejsou předmětem projektové dokumentace.

f) Ostatní účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

Nejsou předmětem projektové dokumentace – stavba se v těchto oblastech nenachází.

B.2.12 Kapacitní údaje stavby

Viz. přiložená tabulka kapacitních údajů stavby.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Staveniště bude dostupné po stávajících příjezdových komunikacích. Vzhledem k tomu, že stavba nevyžaduje zřizování nových objektů zařízení staveniště, nejsou pro tyto účely vyžadovány zvláštní přípojky vody a elektrické energie a plynu. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Není předmětem stavby.

c) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu, popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

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

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- přístup na přejezd je možný po stávající komunikaci, jiná bezbariérová opatření nejsou součástí stavby

Řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- železniční přejezd nebude doplněno a zvukovou signalizací pro nevidomé

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd bude vybaven světelnou signalizací

d) Doprava v klidu

Není předmětem stavby.

e) Dopravní řešení z hlediska automobilové, cyklistické a pěší dopravy, pěší, cyklistické a smíšené stezky

Železniční přejezd je křížením trati se silnicí III. třídy. Přes přejezd je v současnosti vedena cyklostezka č. 1026 a turistická trasa.

Součástí stavby je rekonstrukce přejezdové konstrukce a napojení na stávající komunikaci. Ve stavbě nebude pře přejezd vybudován chodník ani zvláštní pruh pro cyklisty.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

B.4.1 Počáteční stav

Provozní a dopravní technologie:

Provozovatel:	Správa železnic, státní organizace
Správce:	Správa železnic, OŘ Plzeň
Identifikace řešeného úseku:	
Číslo trati (dle knižního JŘ)	194 České Budějovice - Černý Kříž
Číslo trati (dle GVD)	707a Volary – České Budějovice-Rožnov
Kategorie dráhy	regionální
Traťový úsek	0491 Rožnov (mimo) – Černý Kříž (mimo)
Definiční úsek	24 Nová Pec – Černý Kříž

Technická infrastruktura:

Délka trati	55,540 km
Počet traťových kolejí	1
Organizování drážní dopravy	podle SŽ D1 část první (účinnost 1.7.2022)

Trakce	neelektrifikovaná trať	
Nejvyšší traťová rychlost	Volary – Nová Pec	60 km/h
	Nová Pec – Horní Planá	60 km/h
Zábrzdňá vzdálenost	Černý Kříž – České Budějovice	700 m
Třída zatížení	C2	
Traťové zabezpečovací zařízení	Automatické traťové zabezpečovací zařízení - automatické hradlo bez traťové části vlakového zabezpečovače	

Dotčené železniční stanice a zastávky:

Stavbou bude dotčena ŽST Nová Pec v rozsahu výkopových prací a pokládky kabelizace.

Provozní koncepce

Osobní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Nová Pec – Černý Kříž je ve všední dny vedeno:

- ve směru Nová Pec – Černý Kříž 9 osobních vlaků
- ve směru Černý Kříž – Nová Pec 8 osobních vlaků

V dotčeném mezistaničním úseku Nová Pec – Černý Kříž je o víkendech vedeno:

- ve směru Nová Pec – Černý Kříž 9 osobních vlaků
- ve směru Černý Kříž – Nová Pec 8 osobních vlaků

Nákladní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Nová Pec – Černý Kříž jsou vedeny vlaky nákladní dopravy dopravce ČD Cargo 88852 Lenora – Nová Pec (jede pondělí a čtvrtek) a 88853 Nová Pec – Protivín (jede úterý a pátek).

B.4.2 Cílový stav

Uvedené hodnoty počátečního stavu nebudou stavbou změněny. Nedojde ke změně rychlostí v řešeném mezistaničním úseku.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

Budou provedeny terénní úpravy k navrácení do původního stavu. Na plochách, kde budou provedeny terénní úpravy, dojde k ohumusování a osetí travním semenem.

b) Použité vegetační prvky

Není součástí stavby.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Není součástí stavby.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Zhotovitel stavby je povinen při stavbě dodržovat veškeré právní předpisy platné pro oblast životního prostředí, především v oblasti ochrany vod, ochrany ovzduší, používání chemických látek a přípravků a nakládání s odpady. Zhotovitel stavby bude respektovat vyjádření dotčených organizací životního prostředí uvedených v dokladové části dokumentace.

a) Vliv na soustavu chráněných úze mí NATURA 2000

Na základě vyjádření Národního parku Šumava č.j. NPS 05805/2022/2 k soustavě Natura 2000 dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. nemůže mít záměr samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti Evropské lokality Šumava a Ptačí oblasti Šumava.

Na základě vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje Odboru životního prostředí a zemědělství č.j. KUJCK 81756/2022 dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí nepodléhá stavba zjišťovacímu řízení podle § 7 zákona.

B.7 Ochrana obyvatelstva

a) opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva, zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.)

V souladu s ustanovením § 10 odst. 6 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, § 22 vyhlášky ministerstva vnitra č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva a v souladu se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb., se pro posuzovanou stavbu ochrana obyvatelstva neřeší.

b) prevence závažných havárií

Bude provedeno ohraničení staveniště. Budou prováděny zábory pásem a zároveň budou výkopy v zastavěných částech obcí opatřeny zábranami proti pádu chodců.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

a) nápojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Jedná se o stávající železniční přejezd. Nápojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu není v rámci této stavby řešeno.

b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů, zásady vnitrostaveništní dopravy

Veškeré materiály potřebné pro stavbu budou dováženy. Pro dopravu materiálu bude primárně využita doprava po pozemních komunikacích.

c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Není součástí stavby.

d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, plochy zařízení staveniště

Předpokládané zábory jsou uvedeny v geodetické části projektové dokumentace.

e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras, úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavbou nebudou dotčeny stávající bezbariérové trasy.

f) bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemín v rozsahu podle B.8.5

V rámci stavby dojde k odtěžení stávajícího materiálu železničního svršku a vytěžení konstrukčních a podkladních vrstev železničního spodku. Materiál bude nakládán do nákladních vozidel a průběžně dopravován do recyklačních center. Pro případnou mezideponii bude využit přilehlý, rekonstruovaný úsek pozemní komunikace.

g) požadavky na postup a způsob přípravy a realizace výstavby, rozhodující dílčí termíny, požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání)

Podle zákona o dráhách č.266/94 Sb. v platném znění §5, odst.1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst. 2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7.

Stavební prvky charakteru „určených technických zařízení“ podle § 47 a § 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, ve stavbě obsaženy jsou. Jedná se o přejezdové zabezpečovací zařízení světelné. Před jeho uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize, technická prohlídka a zkouška. Na upravené zařízení musí být provedena změna Průkazu způsobilosti. Zkušební provoz není požadován.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č.177/95 Sb., což bude uplatněno i v této stavbě.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně

ně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad.

Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Při realizaci této stavby je třeba z důvodů maximálního omezení výlukové činnosti jednotlivé stavební objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

Při provádění rekonstrukce v nepřetržitých výlukách musí vybraný zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací železničního spodku a svršku tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny v průběhu stavby respektive již v průběhu jednotlivých nepřetržitých výluk.

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. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zhotovitel zajistí, že po dobu prací 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.

h) popis jednotlivých stavebních postupů:

- výkop kabelových tras a pokládka kabelizace
- montáž stojanů závor, montáž návěstidla
- osazení technologického domku
- reprofilace příkopů
- výkopové práce v rámci železničního spodku a svršku
- osazení nové přejezdové konstrukce
- zapojení prvků přejezdového zabezpečovacího zařízení
- aktivace vnitřního zařízení PZZ a úpravy staničního zabezpečovacího zařízení
- úklid staveniště

i) zásady požárně bezpečnostního řešení:

Z hlediska požární bezpečnosti se stavba řadí podle § 6 vyhlášky č. 460/2021 o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva do kategorie 0 - nepředstavující zvláštní nebezpečí.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat zákon č. 415/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

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. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Pro složky IZS bude přístup na staveniště umožněn po stávajících pozemních komunikacích.

j) popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.)

V průběhu stavby nebudou zřizovány provizorní objekty.

k) popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení

Není předmětem projektu.

l) popis objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší odsouhlasených PČR, průchody pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO)

Z důvodu rekonstrukce přejezdové konstrukce dojde k silniční uzavírci pozemní komunikace č. 1632. Objízdna trasa bude řešena po nové komunikaci, která bude vybudována ve stavbě „Rekonstrukce silnice III/1631 a III/1632 v úseku Nová Pec - Zadní Zvonková“, jejímž investorem je Jihočeský kraj. Z důvodu neexistence jiné objízdny trasy musí být rekonstrukce železničního přejezdu realizována až po zhotovení výše uvedené stavby.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Návrh a odsouhlasení dopravně inženýrského opatření je součástí dokladové části.

n) požadavky na výluky veřejné dopravy

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

o) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Viz. kapitola B.2.3.

p) ochrana životního prostředí při výstavbě

V průběhu stavby budou dodržena všechna opatření a podmínky dotčených OOP.

Z hlediska ochrany životního prostředí je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních

prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny 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.

Na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava.

Únik ropných produktů:

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

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

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

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

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Hlášení havárie:

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

- Hasičský záchranný sbor
- Hasičský záchranný sbor Správy železnic

- Příslušný městský úřad - Odbor životního prostředí
- Policii ČR
- Českou inspekci životního prostředí (ČIŽP)

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

Základní telefonické kontakty:

organizace	telefon
Hasičský záchranný sbor (HZS)	112, 150
Hasičský záchranný sbor Správy železnic	972 544 150
Policie ČR	158
ČIŽP	222 860 111

q) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.

Stavba nebude mít významný vliv na okolní pozemky a nevznikne tím omezení hospodaření třetích stran ani nebude omezen přístup na okolní pozemky.

r) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

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 elektrického vedení 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. 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.

s) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem Správy železnic a ČSN a předpisů o bezpečnosti při práci.

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

- Zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- ČSN 33 0050-603 změna Z2 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Zákon 250/2021 Sb. Zákon o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení a o změně souvisejících zákonů (nahradil Vyhlášku 50/78 Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky)
- Nařízení vlády č. 190/2022 o vyhrazených technických elektrických zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti
- ČSN EN 50110-1 ed.3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽ Bp1 a SŽ Bp3. Pro práce prováděné mechanizmy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanizmy.

t) odvodnění staveniště

Staveniště bude umístěno v úrovni stávajícího terénu. Staveniště bude odvodněno pomocí přirozeného vsaku do spodních vrstev terénu a odtokem vody pomocí přirozených i umělých cest.

u) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Není předmětem stavby.

v) řešení sociálních a sanitárních zařízení

Není předmětem stavby.

w) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu (schematicky)

Viz. C.3.2 Koordinační situace.

x) staveništní přejezdy a úroňová křížení (vyznačení dále bude ve schématech stavebních postupů).

Není předmětem stavby.

B.8.2 Výkresy

Koordinační situace stavby je zakreslena na výkresech v části C. projektové dokumentace.

B.8.3 Harmonogram

Harmonogram výstavby

Viz samostatná příloha.

Harmonogram výluk

Předpoklad zahájení a ukončení prací je 12/2023 – 06/2024, kolejová a silniční výluka je naplánována na 7N.

Vyloučena bude traťová kolej Nová Pec – Černý Kříž a černokřížské zhlaví ŽST Nová Pec.

V ŽST Kájov bude provedena v noční pauze výměna softwaru DOZ. Po dobu výměny SW bude zavedena výluka zabezpečovacího zařízení ŽST Kájov.

Předpokládaná doba výluk:

- kolejová výluka je naplánována na 7N s maximálním využitím víkendových dnů a svátků
- výluka zabezpečovacího zařízení je naplánována na 7N v zákrytu s výlukou kolejovou
- silniční výluka je naplánována na 7N

V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím po cca 6 měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdovou konstrukci, provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice, vyznačení objízdné trasy a výluky na trati v celkové době 1N.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle POV přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Železniční doprava bude po dobu výstavby a úprav na železničním svršku a přejezdové konstrukci nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

Silniční uzavírka přejezdu:

7 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky je součástí dokladové části projektové dokumentace.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Není předmětem stavby, stavba se provádí jako celek.

Stavba musí být koordinována se souvisejícími stavbami:

Oprava trati v úseku N. Pec – Č. Kříž (investor Správa železnic, státní organizace)

Rekonstrukce silnice III/1631 a III/1632 v úseku Nová Pec - Zadní Zvonková (investor Jihočeský Kraj)

B.8.5 Zdroje vody a energií

Požadavky na zdroje nejsou touto dokumentací řešeny.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Stavbou bude provedena obnova stávajícího odvodnění drážního tělesa v podobě rekon-

strukce a pročištění stávajících drážní propustků a reprofilace stávajících drážních příkopů, čímž dojde ke zlepšení odtoku srážkové vody v dotčeném území. S akumulací srážkové vody není v rámci stavby počítáno.

Křížení s vodními toky bylo projednáno a odsouhlaseno správcem vodních toků – tzn. Povodí Vltavy, státní podnik, při provádění stavby je nutné dodržet podmínky správce.

V oblasti stavby se nenalézají využívané zdroje podzemních vod, ani jejich ochranná pásma.