

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

### Obsah Souhrnné části:

<b>B.1</b>	<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....</b>	<b>2</b>
B.1.1	ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ .....	2
B.1.2	PRŮZKUMY A PODKLADY .....	2
B.1.3	OCHRANNÁ PÁSMA.....	2
B.1.4	KONCEPCE STAVBY .....	3
B.1.5	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK .....	6
B.1.6	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU.....	7
B.1.7	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ .....	10
B.1.8	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM .....	10
<b>B.2</b>	<b>PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....</b>	<b>10</b>
B.2.1	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU .....	10
B.2.2	POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ.....	11
B.2.3	STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY .....	11
B.2.4	VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY .....	12
B.2.5	VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII.....	12
<b>B.3</b>	<b>VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>12</b>
B.3.1	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	12
B.3.2	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ .....	15
B.3.3	ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA .....	16
B.3.4	NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ .....	16
B.3.5	PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	17
<b>B.4</b>	<b>ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY .....</b>	<b>17</b>
B.4.1	Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE.....	17
B.4.2	OPATŘENÍ PRO PŘÍPAD HAVÁRIE .....	19
B.4.3	ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY .....	21
B.4.4	CIVILNÍ OCHRANA .....	22
B.4.5	POSOUZENÍ RIZIK NA ÚSEKU FYZICKÉ A KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI .....	22
<b>B.5</b>	<b>GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI .....</b>	<b>23</b>
<b>B.6</b>	<b>DOPRAVNÍ OPATŘENÍ .....</b>	<b>23</b>
B.6.1	VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU.....	23
<b>B.7</b>	<b>TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZE ZPF A PUPFL .....</b>	<b>24</b>
<b>B.8</b>	<b>OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>24</b>

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Kraj : Jihočeský

OBECE	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELA ČÍSLO	VLASTNÍK
Tábor	Měšice u Tábora	1617/1	Správa železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Tábor	Tábor	5883/1	Správa železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Tábor	Tábor	5874/1	Správa železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000

Předmětný železniční přejezd se nachází na regionální trati č. 283 00 (*dle platného Prohlášení o dráze celostátní a regionální*) **Horní Cerekev – Tábor**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Chýnov - Tábor je provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, automatické hradlo AHP 03. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Horní Cerekev – Tábor. je 70km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P6405** v **km 68,080** je křížením trati s obslužnou místní komunikací (ul. Měšická) v ústeckém předměstí města Tábor. Ve stávajícím stavu je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor kategorie 3SBI, typu AŽD 71.

### B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY

Byl proveden detailní průzkum na místě přejezdu.

V úseku předpokládané kabelizace byl proveden návrh kabelové trasy. Jako podklad bylo použito Geodetické zaměření železniční trati – provedla SŽG.

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

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

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

### B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMATA

#### B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech

V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi nebo jejich ochranných pásem správců:

- **CETIN a.s.** (viz doklady H.2.3.)
- **E.GD a.s. – elektrická síť** (viz. doklady H.2.4.)
- **E.GD a.s. – plyn** (viz. doklady H.2.5.)
- **Technické služby Tábor s.r.o.** (viz. doklady H.2.7.)

- **ČEVAK a.s.** (viz. doklady H.2.9.)
- **ČD – Telematika a.s.** (viz. doklady H.2.10.)
- **Správa železnic, státní organizace** (viz. doklady H.2.11.)

Vyjádření jednotlivých správců dotčených inženýrských sítí jsou součástí části H. Doklady této projektové dokumentace.

#### **B.1.3.2 Stanovení nových ochranných pásem**

U nově uložených kabelů vznikne dle zákona 127/2005 Sb. a příslušné prováděcí vyhlášky ochranné pásmo 1,5m po obou stranách krajního vedení.

#### **B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích**

Prostor stavby se nenachází v chráněném ložiskovém území.

#### **B.1.3.4 Údaje o zeleni**

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

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

Během stavebních prací nesmí dojít k poškození dřevin. Je nutno respektovat kořenovou zónu stromů. K ochraně kolizních dřevin je třeba zajistit opatření dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Při provádění kabelizace bude provedeno vyřezání zapojeného porostu dřevin o celkové ploše menší než 40m<sup>2</sup>.

#### **B.1.3.5 Chráněné části území a kulturní památky**

V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.

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

V řešeném území navrhovaného záměru, ani v jeho bezprostředním okolí se na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast, která by mohla být tímto návrhem dotčena.

Stavba svými účinky nemá vliv na životní prostředí. Není známo, že by stavební činností nebo budoucím provozem došlo ke střetu s územním systémem ekologické stability.

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

### **B.1.4 KONCEPCE STAVBY**

Bude provedeno rozšíření stávající technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení. Přejezd bude nově vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** s celými závory (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Technologie bude umístěna v novém zatepleném objektu s vnitřní teplotou a s indikací otevření vstupních dveří, kolem nového RD bude zřízena zpevněná plocha šíře 2 m. Nový RD bude umístěn v blízkosti stávajícího RD.

Pro napájení technologie přejezdu, bude rekonstruována stávající kabelová přípojka nn. Stávající přípojné místo v kabelové skříni RD PZS km 66,941 bude zachováno. Nový kabel bude ukončen ve sdruženém přejezdovém rozvaděči RP01 u RD PZS v km 68,080. Měření pro oba přejezdy je v podružném elektroměrovém rozvaděči RE SŽE na zastávce Tábor – Měšice.

Na přejezdu bude provedena výměna přejezdové konstrukce včetně úprav železničního spodku a svršku v místě přejezdu a rozšíření přejezdu o chodník.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku budou použity nové počítače náprav zavedeného typu s možností dálkového resetu. Spouštěcí body PZZ budou posunuty do nových km poloh (dle nového výpočtu). K čidlům PCN budou položeny nové kabely.

Umístění kontrolních a ovládacích prvků se nezmění (RDP Pelhřimov a JOP v žst. Tábor).

V rámci této stavby bude provedena pokládka kabelů v rozsahu od km 66,921 (RD PZS km 66,941) do km 68,680 (vj. n. CL). Kabelová trasa bude realizována s využitím mechanizace ve výkopu 35/80. V celé délce nové kabelové trasy bude uložena rezervní trubka HDPE.

Po realizaci stavby se hodnota nejvyšší traťové rychlosti ani zábrzdná vzdálenost nezmění. Rovněž druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

#### **B.1.4.1 Popis navrženého technického řešení**

##### **▪ PS 01 PZS v km 68,080 (P6405)**

PZZ na přejezdu P6405 v km 68,080 s místní komunikací (*ul. Měšická*) v intravilánu obce Tábor bude vybaveno přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závorami (*dle ČSN 34 2650 ed.2*). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

bude zachována stávající konfigurace výstražníků. Všechny výstražníky budou nové. Stojany výstražníků A, B, C, D budou doplněny závorami. Přes chodník budou závorová břevna závor A,D doplněna zábranami ZBH. Závorová břevna budou situována rovnoběžně s osou koleje.

Výstražníky budou použity plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku budou použity nové počítače náprav zavedeného typu s možností dálkového resetu. Spouštěcí body PZZ budou posunuty do nových km poloh (dle nového výpočtu). Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem bude využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav.

Přibližovací úseky jsou vypočteny na rychlost 70 km/hod.

Technologie bude umístěna v novém technologickém domku (s indikací otevření vstupních dveří), umístěném u přejezdu na pozemku v majetku Správy železnic, státní organizace. Dveřní kontakt bude připraven pro možnost budoucího zapojení do DDTS. V blízkosti nového domku bude v integrovaném pilířku umístěn venkovní telefonní objekt (VTO) a místní ovládání PZZ. Nový technologický domek bude umístěn na místě stávajícího.

Umístění kontrolních a ovládacích prvků se nezmění (RDP Pelhřimov a JOP v žst. Tábor). Bude provedena úprava zobrazení na JOP v RDP Pelhřimov a úprava zapojení SZZ pro spouštění výstrahy na přejezdu ve směru od žst. Tábor (výměna ASW).

Ke všem výstražníkům a čidlům počítačů náprav bude položena nová kabelizace. Do výkopu bude přiložena HDPE trubka pr.40 jako rezerva. Trubka bude ukončena v zemi zaslepená, bude zkalibrovaná a natlakovaná.

#### ▪ **SO 01 Přejezd P6405 v ev. km 68,080**

##### Železniční svršek

Práce na železniční svršku začínají v km 67,303 333 směrovou a výškovou úpravou koleje navázáním do nestavebního projektu „Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích SŽG Praha, TÚ 1851“. Od km 68,074 000 do km 68,099 000 bude vyměněný železniční svršek za nový. Kolejový rošt bude z nových kolejnic 49 E1 na betonových pražcích délky 2,42 m s ukloněnou úložnou plochou pražce s tuhým upevněním. Upevňovadla pod přejezdovou konstrukcí budou s antikorozií úpravou. Od km 68,099 000 do km 68,913 636 bude kolej směrově a výškově upravena. V km 68,913 636 je kolej napojena do nestavebního projektu „Vyhotovení projektu PPK na vybraných tratích SŽG Praha, TÚ 1851“.

##### Železniční spodek

Od km 68,099 000 do km 68,913 636 bude pod novým železničním svrškem provedena sanace železničního spodku a zřízena nová zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP).

ZKPP bude provedeno v této skladbě:

- konstrukční vrstva h3            200 mm            ŠDkv 0/32
- podkladní vrstva (zesilující) h1            300 mm            DK 0/90
- podkladní vrstva (zesilující) h2            200 mm            SC 0/22, C8/10

Přejezd bude odvodněný trativodem do vsakovacího objektu.

##### Přejezd

Navrhuje se celopryžová přejezdová konstrukce z vnitřních a vnějších panelů s pryžovými závěrnými zídками. Přejezdová konstrukce bude osazena také v místě chodníku, který je souběžný s místní komunikací a je součástí tohoto přejezdu.

Pro tento stavební objekt jsou použity celkem 8 ks vnitřních panelů délky 1,8 m a 14 ks vnějších panelů délky 1,8 m. Vnější panely budou od vozovky odděleny závěrnou zídka celkové délky 2x12,6 m.

V novém stavu bude přejezd podle ČSN 73 6380 široký 9,13 m a dlouhý 8,81 m Průjezdná výška není ničím omezena. Maximální dovolená rychlost silničních vozidel na přejezdu bude 50 km/h.

##### Místní komunikace

Dojde k úpravě místní komunikace, v nezbytně potřebné délce, přilehlé k přejezdu. Délka úpravy komunikace před přejezdem bude v ose komunikace 11,07 m a za přejezdem 9,85 m.

Skladba vozovky D1-N-6-IV-PIII:

- ACO 11            40 mm
- ACP 16+            70 mm
- SC C8/10            130 mm
- ŠDA            200 mm

##### Chodník

Před přejezdem se nachází stávající chodník asfaltobetonový. Tento chodník bude prodloužena až za přejezd po hranici drážního pozemku.

Skladba chodníku D2:

- ACO 8CH 40 mm
- R-mat 60 mm
- MZ 150 mm

#### ▪ **SO 02 Přípojka nn pro PZZ v km 68,080 (P6405)**

Pro napájení technologie přejezdu, bude rekonstruována stávající kabelová přípojka nn. Stávající přípojné místo v kabelové skříni RD PZS km 66,941 bude zachováno. Nový kabel větší dimenze (AYKY 4x70) bude ukončen ve sdruženém přejezdovém rozvaděči RP01 u RD PZS v km 68,080. Měření pro oba přejezdy je v podružném elektroměrovém rozvaděči RE SŽE na zastávce Tábor – Měšice.

#### **B.1.4.2 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

PZZ **bude** doplněno o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

#### **B.1.4.3 Požadavky na stavebně technická řešení**

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách 266/94Sb. a je v souladu s příslušnými vyhláškami Ministerstva dopravy. Dokumentace splňuje požadavky a směrnice Správy železnic, státní organizace.

Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení Správy železnic, státní organizace, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Navržené vnější prvky zabezpečovacího zařízení jsou sestaveny z běžně používaných a zavedených prvků používaných v provozu Správy železnic, státní organizace.

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

Navrhne-li dodavatel v soutěži zabezpečovací zařízení, které není na síti Správy železnic, státní organizace zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení na provozované ŽDC.

#### **B.1.4.4 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice**

Stavba v rozsahu daném touto dokumentací je realizovatelná samostatně.

### **B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK**

#### **B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

Dle vyjádření č.j. METAB 44354/2021/OR/HA Městského úřadu Tábor, odbor rozvoje, považuje podle § 96b odst. 3 stavebního zákona stavební záměr za **p ř í p u s t n ý**.

#### B.1.5.2 Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

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

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

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí.

#### B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů

Dokumentace je zpracována v souladu se zadáním stavby.

### B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

#### B.1.6.1 Uvolnění staveniště

Kraj : Jihočeský

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELA ČÍSLO	VLASTNÍK
Tábor	Měšice u Tábora	1617/1	Správa železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Tábor	Tábor	5883/1	Správa železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Tábor	Tábor	5874/1	Správa železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000

Jedná se o stavbu dráhy a stavebníkem je Správa železnic, státní organizace.

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

Skládku materiálu pro výstavbu je možné zřídit na pozemku Správy železnic, státní organizace přímo u přejezdu.

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

#### B.1.6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

Ve stavbě není uvažováno s využitím stávajících objektů.

**B.1.6.3 Způsob provedení demolice a místa skládek**

Při stavbě nebudou prováděny demolice.

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

**B.1.6.4 Likvidace porostů**

Kácení zapojeného porostu dřevin - křovin a stromových náletů bude probíhat na navzájem nespojitých místech, jejichž plocha nepřesáhne 40 m<sup>2</sup>. Závazné stanovisko orgánu ochrany přírody k tomuto kácení proto není vyžadováno.

**B.1.6.5 Likvidace škodlivých odpadů**

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

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

Zhotovitel stavby s CIN nad 20 mil. Kč předá objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“, zpracovanou v souladu s přílohou č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady.

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

V rámci zpracování projektové dokumentace nebyla provedena předkategorizace stavu a konečná kategorizace bude provedena před samotnou realizací dané stavby.

Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb.:

**Vyzískaný odpadový materiál**

poř. číslo	katalogové číslo	kateg.	název odpadu	jedn.	množství
1	17 05 04	O	výkopová zemina – odkop	T	12,9
2	17 05 08	O	hlušina a kamenivo - svršek	T	17,3
3	17 02 04	N	žel. pražce dřevěné	T	1,2
4	17 01 01	O	žel. pražce betonové	T	5,2
5	17 04 05	O	žel. šrot – kolejnice, upevnění	T	4,5
6	17 02 03	O	PE podložky	kg	4
7	07 02 99	O	pryžové podložky	kg	14
8	17 01 01	O	vybouraný beton	T	5,5
9	17 05 04	O	výkopový materiál – podklad vozovky	T	28,8
10	17 03 01	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	T	88,0

Nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ ze 07.01.2013.

### **Nakládání s použitými dřevěnými pražci:**

Dřevěné pražce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyražené dřevěné pražce, označené jako odpad, 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.

Nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky ošetřenými kreosolovými oleji (zejména použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy) upravuje interní pokyn Odboru provozuschopnosti GR SŽDC s.o. (dopis pod č.j. 27691/2016-SŽDC-O15 ze dne 29.9.2016), který vychází ze Sdělení odboru odpadů MŽP k nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky ošetřenými kreosotovými oleji, zejména použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy (ošetřenými před 31.12.2002) pro jiný než původní účel, ke kterému byly vyrobeny, ve smyslu platných právních předpisů ze dne 30.5.2016.

#### **Seznam možných skládek:**

- AVE CZ odpadové hospodářství, s.r.o., Husova tř. 685/17, 37005 České Budějovice 2
- RUMPOLD s.r.o. , skládka Želeč u Tábora

### **B.1.6.6 Zabezpečení ochranných pásem**

V dokladové části jsou uvedeny inženýrské sítě, které se vyskytují v obvodu stavby. Vytýčení těchto sítí bude provedeno ve spolupráci s jejich správci v rámci přípravných prací před realizací stavby.

### **B.1.6.7 Přeložky vedení, dopravních tras, vodních toků**

Stavba nevyžaduje provedení žádných přeložek.

### **B.1.6.8 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby**

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

### **B.1.6.9 Výluky dopravy a jiná dopravní omezení**

Po dobu provádění stavebních prací (SO 01) bude nutná **nepřetržitá kolejová výluka v úseku žst. Chýnov – žst. Tábor** po dobu **7 dní**.

Po dobu nepřetržité kolejové výluky proběhnou práce na provozních souborech PS01 a stavebním souboru SO 01.

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

#### **• Provizorní zařízení**

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

1. Z obou stran železničního přejezdu ve vzdálenosti 50-100m bude umístěna dopravní značka IP22 Změna místní úpravy s textem Pozor – přejezdové zabezpečovací zařízení není v činnosti. Dále bude před drážní těleso z obou stran přejezdu umístěna dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě.“
2. Bezpečnost na přejezdech bude zajištěna osazením příslušných návěstidel podle předpisů SŽDC (D1) a zpravováním strojvedoucích písemnými rozkazy.

- **Uzavírky silnic**

Z důvodu nemožnosti zřízení provizorního přejezdu a zřízení objízdné trasy (nesouhlas majitele pozemku) je nutno práce na SO 01provádět po uzavření poloviny vozovky se zřízením dopravního značení.

#### **B.1.6.10 Omezení v dodávce energií**

V rámci stavby nedojde k omezení v dodávce energií.

#### **B.1.6.11 Údaje o souvisejících stavbách**

Stavba v rozsahu daném touto dokumentací je realizovatelná samostatně.

### **B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ**

Stavba se nachází na pozemcích ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace a pro realizaci stavby není nutné provádět výkupy pozemků.

### **B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM**

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

## **B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

### **B.2.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU**

Předmětný železniční přejezd se nachází na jednokolejné celostátní trati č. 283 00 (*dle platného Prohlášení o dráze celostátní a regionální*) **Horní Cerekev - Tábor**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Traťová třída zatížení je C3. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1, trať je řízena dálkově, sídlo dispečera DOZ je v žst. Pelhřimov. Na trati jsou v žel. stanicích osazeny SZZ ESA 11. Nejvyšší dovolená traťová rychlost je 70km/h, zábrzdňá vzdálenost 700 metrů.

Jednokolejný přejezd **P6405** v **km 68,080** je křížením trati s místní komunikací (ul. Měšická) v katastru obce Tábor. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3SBI** (*dle ČSN 34 2650 ed.2*). Přejezd se nachází v úseku Chýnov – Tábor mezi vj. náv. CL a jeho předvěstí.

## B.2.2 POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Bude provedeno rozšíření stávající technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení. Přejezd bude nově vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** s celými závory (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Technologie bude umístěna v novém zatepleném objektu s vnitřní temperací a s indikací otevření vstupních dveří, kolem nového RD bude zřízena zpevněná plocha šíře 2m. Nový RD bude umístěn v blízkosti stávajícího RD.

Pro napájení technologie přejezdu, bude využita stávající přípojka s výměnou kabelu za větší dimenzi.

Na přejezdu bude provedena výměna přejezdové konstrukce.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku budou použity nové počítače náprav zavedeného typu s možností dálkového resetu. Spouštěcí body PZZ budou posunuty do nových km poloh (dle nového výpočtu). K napojení budou položeny nové kabely příslušných dimenzí.

Umístění kontrolních a ovládacích prvků se nezmění.

V rámci této stavby bude provedena pokládka kabelů v rozsahu od RD PZS km 66,941 po vj. náv, CL do Tábora. Kabelová trasa bude realizována s využitím mechanizace ve výkopu 35/80.

Po realizaci stavby se hodnota nejvyšší traťové rychlosti ani zábrzdna vzdálenost nezmění. Rovněž druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

## B.2.3 STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY

### B.2.3.1 Osobní doprava

Dle aktuálně platného jízdního řádu je v pracovní dny provozováno 9 sudých osobních vlaků, 9 lichých osobních vlaků a v nejsilnější den (neděle) v každém směru 10 osobních vlaků. Dopravcem na předmětném úseku trati jsou České dráhy, a.s.

### B.2.3.2 Cestovní doby osobní dopravy

Stávající cestovní doby osobní železniční dopravy:

	Osobní vlaky		Rychlíky	
	tam (min)	zpět (min)	tam (min)	zpět (min)
Tábor	-	4	-	-
Tábor Měšice	4	-	-	-

Cestovní doby vycházejí z aktuálně platného jízdního řádu a mohou se lišit v závislosti na provozních podmínkách (křižování vlaků, zpoždění vlaků,...)

### B.2.3.3 Nákladní doprava

Nákladní doprava je zastoupena jedním párem manipulačních vlaků dopravce ČD Cargo, a.s. v Po, St, Pá.

## **B.2.4 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY**

V rozsahu dopravy se nepředpokládá výrazná změna.

## **B.2.5 VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII**

Délka cestovní doby osobní dopravy se po realizaci stavby výrazně nezmění.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, zábrzdná vzdálenost, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

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

Posuzování vlivů stavby na životní prostředí se řídí zákonem č. 100/2001 Sb. Příloha č. 1 tohoto zákona stanovuje druhy staveb infrastruktury, na které se vztahuje proces EIA ve smyslu uvedeného zákona. Železnice je mezi vyjmenovanými druhy staveb. Prostá rekonstrukce části infrastruktury, v tomto případě přejezdového zabezpečovacího zařízení nenaplnuje §4 uvedeného zákona, ve kterém je stanoven předmět posuzování vlivů na životní prostředí.

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

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

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

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

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

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

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

Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb.

V rámci zpracování projektové dokumentace nebyla provedena předkategorizace stavu a konečná kategorizace bude provedena před samotnou realizací dané stavby.

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

### **B.3.1.1 Ochrana přírody**

Během realizace stavby nedojde k dotčení chráněných území dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb. a lokalit soustavy Natura 2000.

V řešeném území navrhovaného záměru, ani v jeho bezprostředním okolí se na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje nenachází žádná evropsky významná lokalita ani paťací oblast, která by mohla být tímto návrhem dotčena.

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

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

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

Během stavebních prací nesmí dojít k poškození dřevin. Je nutno respektovat kořenovou zónu stromů. K ochraně kolizních dřevin je třeba zajistit opatření dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Kácení zapojeného porostu dřevin - křovin a stromových náletů bude probíhat na navzájem nespojitých místech, jejichž plocha nepřesáhne 40 m<sup>2</sup>. Závazné stanovisko orgánu ochrany přírody k tomuto kácení proto není vyžadováno.

### **B.3.1.3 Vliv stavby na vodoteče**

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

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

Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanysty ocelové, dopravní konve, kanysty z tenkého plechu drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

**Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbu do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.**

Při realizaci kabelové trasy v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ochrany ŽP, správce vodních toků a pod. Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a odbor životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

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

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

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

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

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

#### **B.3.1.4 Hluk ze stavební činnosti**

Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn. Nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Je předpoklad, že v blízkosti obytné zástavby bude stavební činnost prováděna pouze v době od 07:00 do 21:00. V době od 21:00 do 07:00 mohou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

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

#### **B.3.1.5 Vliv vibrací**

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

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

#### **B.3.1.6 Rozptylové studie**

Stavba nevyžaduje rozptylovou studii.

**B.3.1.7 Posouzení vlivu stavby na kvalitu ovzduší**

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

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

**B.3.1.1 Biologický průzkum**

Stavba nevyžaduje biologický průzkum.

**B.3.1.2 Průzkum radonového rizika**

Stavba nevyžaduje průzkum radonového rizika.

**B.3.2 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ**

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

**Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č.541/2020 Sb. s účinností od 1.12. 2020 včetně Metodického pokynu MŽP do doby vydání všech průvodních vyhlášek ke všem změnám uvedeným v novém zákoně.**

Zhotovitel stavby s CIN nad 20 mil. Kč předá objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“, zpracovanou v souladu s přílohou č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady.

Odstraňování odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady č. 273/2021 Sb. . Odpad bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady.

V rámci zpracování projektové dokumentace nebyla provedena předkategorizace stavu a konečná kategorizace bude provedena před samotnou realizací dané stavby.

Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb.:

**Vyzískaný odpadový materiál**

poř. číslo	katalogové číslo	kateg.	název odpadu	jedn.	množství
1	17 05 04	O	výkopová zemina – odkop	T	12,9
2	17 05 08	O	hlušina a kamenivo - svršek	T	17,3
3	17 02 04	N	žel. pražce dřevěné	T	1,2
4	17 01 01	O	žel. pražce betonové	T	5,2
5	17 04 05	O	žel. šrot – kolejnice, upevnění	T	4,5
6	17 02 03	O	PE podložky	kg	4
7	07 02 99	O	pryžové podložky	kg	14
8	17 01 01	O	vybouraný beton	T	5,5
9	17 05 04	O	výkopový materiál – podklad vozovky	T	28,8
10	17 03 01	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	T	88,0

Nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ ze 07.01.2013.

#### **Nakládání s použitými dřevěnými pražci:**

Dřevěné pražce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyražené dřevěné pražce, označené jako odpad, 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.

Nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky ošetřenými kreosotovými oleji (zejména použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy) upravuje interní pokyn Odboru provozuschopnosti GŘ SŽDC s.o. (dopis pod č.j. 27691/2016-SŽDC-O15 ze dne 29.9.2016), který vychází ze Sdělení odboru odpadů MŽP k nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky ošetřenými kreosotovými oleji, zejména použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy (ošetřenými před 31.12.2002) pro jiný než původní účel, ke kterému byly vyrobeny, ve smyslu platných právních předpisů ze dne 30.5.2016.

Seznam možných skládek:

- AVE CZ odpadové hospodářství, s.r.o., Husova tř. 685/17, 37005 České Budějovice 2
- RUMPOLD s.r.o. , skládka Želeč u Tábora

#### **B.3.2.1 Údaje o bilancích zemních prací**

V rámci stavby dojde k výkopovým pracím z důvodu uložení nové kabelizace pro přejezdové zabezpečovací zařízení. Vykopanou zeminou budou po uložení kabelu výkopy opětovně zahrnuty.

### **B.3.3 ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA**

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

### **B.3.4 NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLVŮ**

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na životního prostředí.

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

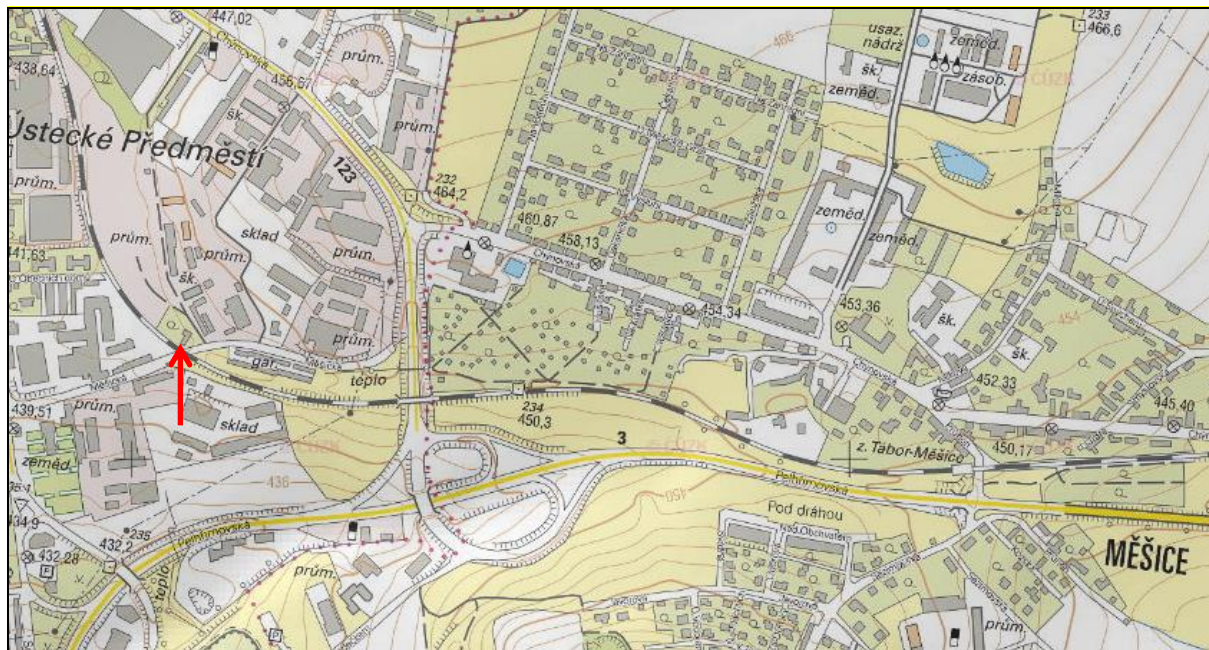
Návrh opatření k ochraně životního prostředí:

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

- při pracích, které mají za následek víření prachu, bude prováděno kropení ploch
- v případě havárie bude postupováno podle havarijního plánu

### B.3.5 PŘEHLEDOVÁ SITUACE S LOKALITAMI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

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



- 1) Územní systém ekologické stability – *nachází se*
- 2) Chráněná území – *nenachází se*
- 3) Mezinárodně významné části přírody – *nenachází se*
- 4) Památné stromy – *nenachází se*
- 5) Záplavové území – *nenachází se*

## B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

### B.4.1 Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Protože stavba bude prováděna za současného železničního provozu, je třeba, aby pracovníci dbali pokynů dopravních zaměstnanců. Zejména je nutné poučit pracovníky o zásadách pohybu a práce v kolejišti. Je třeba dodržovat předpis **SŽ Bp 1** Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazující předpisy **SŽ BP2** a **SŽ BP3**.

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

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- Zákoník práce – zákon č.262/2006 Sb.
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- TNI 34 3100 a ČSN EN 50110-1 ed. 3:2015 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
- SŽDC Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- Zákon č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.201/2010 Sb. o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Vyhláška ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 591/2006Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích je závazné pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce. V nařízení jsou stanoveny základní povinnosti především se jedná:

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

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

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

Na drážní pozemky se bude vstupovat podle platných zákonů a vnitropodnikových předpisů a zejména pravidel pro vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných, která jsou stanovena podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a předpisy, které platí jak pro fyzické, tak i podnikající fyzické anebo právnické osoby, které nejsou zaměstnanci Správy železnic, státní organizace.

## B.4.2 OPATŘENÍ PRO PŘÍPAD HAVÁRIE

- **Preventivní opatření:**

Z hlediska ochrany životního prostředí je nutné, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN 65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, 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 stavbu do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

- **Konkrétní činnosti při vzniku havárie:**

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a odbor životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

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

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

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

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

- **Hlášení havárie:**

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

- Hasičská záchranná služba Správy železnic
- Hasičský záchranný sbor
- Povodí Vltavy s.p., závod Horní Vltava
- Městský úřad Tábor odbor životního prostředí - (příslušný vodoprávní úřad)
- Policie ČR

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku.

Do stavebního deníku je nutno uvést rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob odstranění.

**Základní telefonické kontakty:**

organizace	typ kontaktu	telefon
<i>Hasičská záchranná služba Správy železnic – České Budějovice</i>	Operační středisko	972 544 865, 972 544 150
<i>Hasičský záchranný sbor</i>	Tísňová linka	150
<i>Centrální vodohospodářský dispečink</i>		257 329 425, 724 067 719
<i>Povodí Vltavy s.p., - závod Horní Vltava</i>		387 683 103
<i>Městský úřad Tábor, odbor životního prostředí</i>		381 486 493
<i>Policie ČR</i>	Tísňová linka	158

**Telefonické kontakty na investora a zhotovitele:**

organizace	zástupce	kontakty
<i>investor: Správa železnic, s.o.</i>	Bc. Ladislav Pešička	607 015 528
<i>zhotovitel:</i>		

### B.4.3 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Po ukončení stavby zůstane zachována průjezdnost komunikací bez změny parametrů.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů. V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní požární technikou příslušných JPO HZS včetně místně příslušné JPO HZS Správy železnic, státní organizace.

Vzhledem k tomu, že řešený technologický objekt je klasifikován jako neobsluhovaný provoz bez trvalé přítomnosti obsluhy, která by mohla provést protipožární zásah, není nutno tento prostor vybavit přenosnými hasicími přístroji za předpokladu, že obsluha musí mít s sebou v automobilu při jakémkoliv oprávněném vstupu do technologického objektu 1 ks přenosný hasicí přístroj sněhový nebo plynový s čistým hasivem s hasicí schopností 70B,C respektive práškový s hasicí schopností 27A,183B,C. (tzn. s náplní kvalitního hasiva 5kg nebo 6 kg).

Na zemní kabelové vedení nejsou z hlediska požární bezpečnosti staveb žádné požadavky. Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách. Vstupy do všech objektů budou požárně utěsněny ve smyslu ČSN 73 08010:2016 s požární odolností odpovídající odolnosti propustované konstrukce (EI 30).

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.

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 zpracovat soupis požárních ucpávek a těsnění.

Provoz i výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č.133/1985 Sb. v platném znění. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

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

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

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

3. Třída reakce na oheň - A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém
4. Střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)

Okolí do vzdálenosti 2m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek.

Při zařizování RD a při jeho vlastním provozování, je nutné respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení a dále i jiných elektrických spotřebičů od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., 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.

Výstavba reléových domků musí splňovat podmínky požární bezpečnosti uvedené v TNŽ 34 2612 "Ochrana zabezpečovacích zařízení před požárem“.

Nový reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.“

Zahájení a ukončení prací stavby nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Havlíčkův Brod, Havířská 3571, 580 01 Havlíčkův Brod, nepoplachové

č. tel. 725 344 673 nebo e-mail [hzshbroper@spravazeleznic.cz](mailto:hzshbroper@spravazeleznic.cz), v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce v případě mimořádné události.

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 musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Stav požární ochrany se po dokončení této stavby nezmění.

#### **B.4.4 CIVILNÍ OCHRANA**

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

#### **B.4.5 POSOUZENÍ RIZIK NA ÚSEKU FYZICKÉ A KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI**

S ohledem na charakter stavby se toto posouzení nerealizuje.

## B.5 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

Vzhledem k charakteru stavby nebyl graf dynamického průběhu rychlosti zpracován.

## B.6 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

### B.6.1 VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU

Po dobu provádění stavebních prací bude nutná nepřetržitá kolejová výluka v úseku žst. Chýnov – žst. Tábor po dobu 7 dní.

Po dobu nepřetržité kolejové výluky proběhne výměna reléového domku a vypnutí PZZ z činnosti. Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat souběžně s výlukou traťové koleje.

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

- **Provizorní zařízení**

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

1. Z obou stran železničního přejezdu ve vzdálenosti 50-100m bude umístěna dopravní značka IP22 Změna místní úpravy s textem Pozor – přejezdové zabezpečovací zařízení není v činnosti. Dále bude před drážní těleso z obou stran přejezdu umístěna dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě.“
2. Bezpečnost na přejezdech bude zajištěna osazením příslušných návěstidel podle předpisů SŽDC (D1) a zpravováním strojvedoucích písemnými rozkazy.

- **Uzavírky silnic**

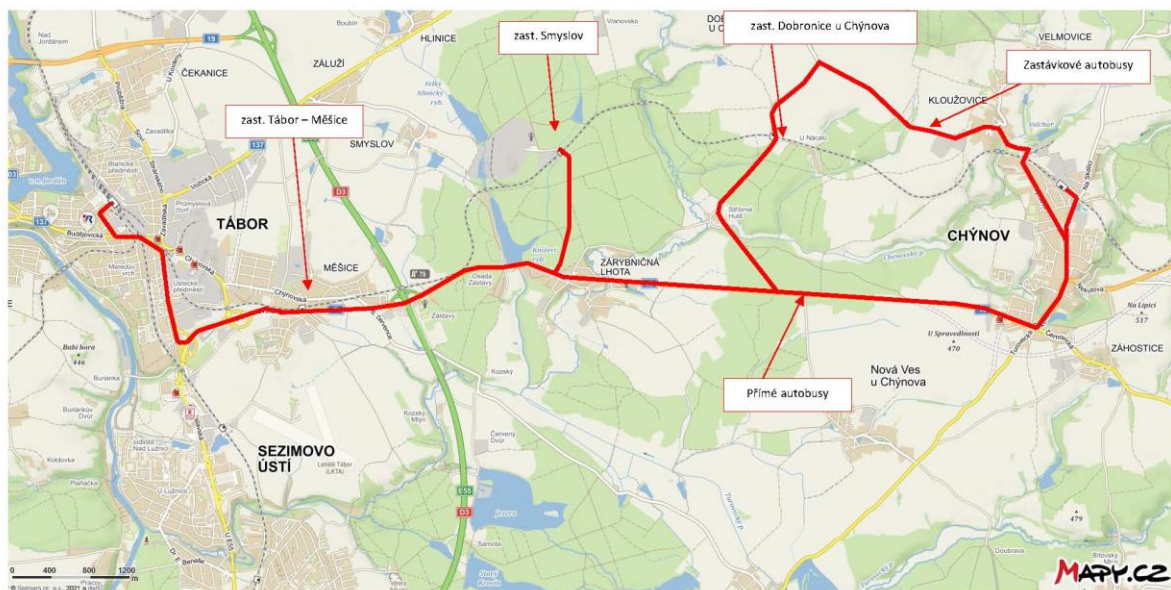
Z důvodu nemožnosti zřízení provizorního přejezdu a zřízení objízdné trasy (nesouhlas majitele pozemku) je nutno práce na SO 01 provádět po uzavření poloviny vozovky se zřízením dopravního značení.

- **Návrh trasy pro NAD**

Náhradní přeprava cestujících po dobu kolejové výluky bude řešena autobusy v úseku žst. Chýnov – žst. Tábor. NAD budou obsluhovány zastávky Dobronice, Chýnov a Měšice. Zastávky NAD budou na stávajících autobusových zastávkách. Délka objízdné trasy pro NAD je 13 km.

Dle aktuálního jízdního řádu 2021 je v předmětném úseku na trati nasazeno max.10 párů vlaků.

**Mapa trasy NAD:**



## B.7 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZE ZPF A PUPFL

Při realizaci stavby nedojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkcí lesa. Pro výstavbu konstrukce přejezdu a úpravo přilehlé vozovky (SO 01 )bude nutný dočasný zábor pozemku p.č. 5763.

## B.8 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba nevyžaduje průzkum radonového rizika.

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí.

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

## B.9 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

### B.9.1 ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Předmětný železniční přejezd se nachází na jednokolejné celostátní trati č. 283 00 (dle platného Prohlášení o dráze celostátní a regionální) **Horní Cerekev - Tábor**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Traťová třída zatížení je C3. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1, trať je řízena dálkově, sídlo dispečera DOZ je v žst.

Pelhřimov. Na trati jsou v žel. stanicích osazeny SZZ ESA 11. Nejvyšší dovolená traťová rychlost je 70km/h, zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Jednokolejný přejezd **P6405** v **km 68,080** je křížením trati s místní komunikací (ul. Měšická) v katastru obce Tábor. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3SBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2). Přejezd se nachází v úseku Chýnov – Tábor mezi vj. náv. CL a jeho předvěstí.

### **B.9.2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ**

Stavba vzhledem k jejímu rozsahu nevyžaduje rozsáhlé zařízení staveniště.

Skládku materiálu je možné zřídít v prostoru přejezdu **P6405**.

Materiál musí být uložený tak, aby nebránil volnému vstupu na pozemky za přejezdem popř. neohrožoval bezpečnost železniční dopravy.

Při realizaci stavby nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí hlukem a prachem. Dále nesmí docházet k ohrožování silničního a železničního provozu, znečišťování komunikací, ovzduší a vod.

### **B.9.3 DOPRAVNÍ TRASY**

Jako dopravní trasa pro přesun rozhodujících dodávek na stavbu bude využita silniční síť ČR.

### **B.9.4 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ**

V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi nebo jejich ochranných pásem správců: viz: **B.1.3.1**

Vyjádření jednotlivých správců dotčených inženýrských sítí jsou součástí části H. Doklady této projektové dokumentace.

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

Během stavebních prací nesmí dojít k poškození dřevin. Je nutno respektovat kořenovou zónu stromů. K ochraně kolizních dřevin je třeba zajistit opatření dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

### **B.9.5 POPIS POSTUPU STAVBY, PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY A UKONČENÍ STAVBY**

Návrh optimálního postupu výstavby:

1. Realizační projektová dokumentace
2. Technická příprava, objednávky materiálu
3. Příprava technologie v montážním zázemí zhotovitele
4. Realizace kabelových tras
5. Realizace SO 01,02
6. Osazení výstražníků, závor a konečná úprava kabelizace
7. Dokončení montáží a aktivace PZS

8. Komplexní zkoušky, technické prohlídky

Dále :

9. Zkušební provoz

10. Dokumentace skutečného provedení, geodetické zaměření

## B.9.6 POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška 177/95Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Délku trvání zkušebního provozu určí Drážní úřad.

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

Realizace stavby se předpokládá v roce 2022. Plánovaný termín zahájení a dokončení stavby bude upřesněn investorem při zajištění potřebného financování stavby a potřebných výluk k realizaci stavby.

Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 4 měsíce.

Stavba se bude členit dle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů, přesný harmonogram bude určen zhotovitelem před vlastní realizací stavby.

## B.9.7 POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

### B.9.7.1 Výluky dopravy a jiná dopravní omezení

Po dobu provádění stavebních prací na přejezdu bude nutná **nepřetržitá výluka trat'ové koleje** po dobu **7 dní**.

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

- **Provizorní zařízení**

Provizorní zabezpečovací zařízení nebude zřizováno.

- **Uzavírky silnic**

Z důvodu nemožnosti zřízení provizorního přejezdu a zřízení objízdné trasy (nesouhlas majitele pozemku) je nutno práce na SO 01 provádět po uzavření poloviny vozovky se zřízením dopravního značení, nebo za úplného uzavření dotčené komunikace.

