

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

### **OBSAH :**

#### **B 1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

B 1.1 Průzkumy a podklady

B 1.2 Ochranná pásma

B 1.3 Koncepce stavby

B.1.3.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby

B.1.3.2 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

B.1.3.3 Podmiňující předpoklady

B.1.3.4 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

B 1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

B 1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

B 1.6 Výjimky z předpisů a norem

B.1.7. Požadavky na přípravu stavby

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

B 2.1. Stávající stav

B 2.2. Cílový stav

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

B 3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

B 3.2. Vliv stavby na životní prostředí v průběhu stavby

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

B 4.1. Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

B 4.2. Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

B 4.3. Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

B 4.4. Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci

#### **B 5. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ**

#### **B 6. ORGANIZACE VÝSTAVBY**

B 6.1 Zásady řešení staveniště a výstavby

B 6.2. Zajištění příjezdu na staveniště

B 6.3. Požadavky na postupné uvádění části stavby do provozu

B 6.4. Orientační lhůty výstavby

## **B 1. Souhrnná technická zpráva**

### **B 1.1 Průzkumy a podklady**

- geotechnický průzkum byl proveden a výsledky jsou popsány v SO 02. Dále bylo provedeno několik místních šetření pro upřesnění podkladů pro aktualizaci přípravné dokumentace stavby.
- zřízení staveniště bude možné na pozemcích SŽDC s.o., předpokládaná plocha cca 20 m<sup>2</sup>.
- pro zpracování dokumentace bylo použito těchto podkladů:
- geodetické zaměření prostoru stavby
- situace obvodu stavby
- údaje o průběhu podzemních vedení a inženýrských sítí byly zjištěny projektantem a byly ověřeny správci. Vyjádření správců je v části H.
- před zahájením stavby bude nutné prověřit průběh jednotlivých podzemních řádů vzhledem k aktualizaci k době, ve které byly vydány.
- v rámci stavby bylo provedeno určení skládky odpadů - dokumentace doporučuje skládku společnosti Odpady Písek s.r.o. v obci Písek – Smrkovice (Okres: Písek PSČ: 39701)

### **B 1.2 Ochranná pásma**

- v průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:
  - Telefónica Czech Republic, a.s.
  - E.ON s.r.o
  - Čevak a.s.
  - Teplárna Písek a.s.
  - ČD Telematika a.s.
  - SŽDC s.o.
- seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace – viz. H. Doklady. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.
- stavba se nenachází v blízkosti chráněné krajinné oblasti. V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky. Stavba se nachází na pozemcích SŽDC, s.o. nebo ČD a.s.
- stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby nedojde k žádnému kácení. Bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před návěstidly. Ostatní vyvětvení náletových rostlin provede OŘ Plzeň v rámci svých prací před realizací stavby.
- při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Není nutné žádat o vydání závazného stanoviska dle ust. §14 odst. 2 lesního zákona.

### **B 1.3 Koncepce stavby**

#### ***B.1.3.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby***

Požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy SŽDC, s.o (ČD), TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí.

#### ***B.1.3.2 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO***

*Členění objektů a souborů:*

PS 01 - Úprava SZZ žst. Písek

PS 02 - PZS v km 13,281

SO 01 - Železniční svršek v km 13,281

SO 02 - Železniční spodek v km 13,281

SO 02.1 – Úpravy propustků

SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 13,281

SO 04 - Rekonstrukce elektrické přípojky a rozvodů NN v km 13,281

### ***PS 01 – Úprava SZZ žst. Písek***

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výměně 3 návěstidel (PrČL, ČL a Se3) i s příslušnou kabeláží. Dále ke zrušení všech prvků zab.zař. na vlečce Jitex ( Se1, Se2, EZJ1) a zrušení jejich závislostí v SZZ Písek. Zapracují se též závislosti nového PZZ do SZZ, změní se indikace a ovládání ze St.1 na ústřední stavědlo.

### ***PS 02 - PZS v km 13,281***

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 13,281 na trati Zdice - Protivín. Přejezd je ve směru od Čížové spouštěn pomocí přibližovacího úseku ohraničeného počítači náprav. Ve směru z žst. Písek bude činnost přejezdu aktivována tlačítkem „Uzavření přejezdu“, což bude podmínkou pro postavení odjezdové cesty. Vlečka bude zrušena a přejezd je navržen již jako jednokolejný. Přejezd bude navržen na rychlost  $V_t = 80$  km/h. Přejezd bude zabezpečen pomocí čtyř nových výstražníků se závorami, přičemž výstražníky A a C budou jednoduché, výstražníky B1,2 a D1,2 budou dvojité. Závoru budou na všech čtyřech výstražnících, přičemž na A a D1,2 délky 6,3 m a B1,2 a C 4,3 m délky. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu. Přejezd nebude osazen bílými světly, bude však na osazení kabelově připraven. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení.

Použité svislé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících budou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí z důvodu umístění v intravilánu a nepřítomnosti bílého světla.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání umístěny na ústřední stavědlo žst. Písek. Více v PS 01.

V rámci výstavby nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 13,281 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Přejezd bude doplněn o chodník šíře 2 m. Stavební část je řešena v samostatných stavebních souborech SO 01, 02 a 03.

Nové reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky bude typu PZS 3ZNI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do RD 13, který bude betonového typu, se sedlovou střechou, který bude umístěn vedle stávajícího RD mimo rozhledové trojúhelníky, rozměru 2x3m. Domek bude vybaven ventilací, klimatizace není potřeba. Stávající domek bude demontován.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky č.577/2004 a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení. Stávající kolejové obvody budou zrušeny, pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD 13 v km 13,264. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Pro napájení nového RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepěťovými ochranami.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC (ČD), zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

### ***SO 01 - Železniční svršek v km 13,281***

Projekt rekonstrukce přejezdu vychází ze znalosti místních poměrů a ze silného dopravního zatížení silniční dopravou velmi frekventované komunikace.

#### ***Směrové poměry***

Kolej v místě přejezdu zůstane v oblouku o poloměru  $R=450\text{m}$  s převýšením  $D=114\text{mm}$ , úprava GPK se provede v úseku asi 50m před a 50m za přejezdem v celkové délce 100m. Jelikož v tomto úseku ani v jeho okolí nejsou k dispozici přesné údaje o prostorové poloze koleje, musí se v další fázi projektu tyto údaje získat v tech. dokumentaci ST České Budějovice, nebo je nutno je po detailním zaměření stávajícího stavu určit projektem.

#### ***Sklonové poměry***

V daném úseku niveleta koleje zůstane v klesání asi 7 ‰. V tomto klesání bude i přejezd, takže vozovka v jeho blízkosti bude mít příčný sklon 0,7%. Tento sklon se upraví na oboustranný sklon vozovky na délce asi 5m na obě strany přejezdu.

Průběh nivelety vozovky silnice zůstane téměř zachován. Úprava povrchu vozovky v těsném okolí přejezdu je patrná z výkresů. Dorovnání stávající nivelety vozovky se dosáhne příčným náklonem vnějších přejezdových panelů a úpravou horních vrstev vozovky na odfrézované části.

#### ***Železniční svršek***

V místě přejezdu se stávající kolej v délce 50m odřízne a vyjme a železniční svršek se nahradí novým. První řez bude asi 0,10m před prvním svarem vložky se stávajícím izolovaným stykem v km 13,263, tj. asi 16m před přejezdem. Nový svršek je navržen sestavy S 49 na nových betonových pražcích B91S/2, rozdělení „u“, upevnění pružné Skl 14 Wossloh, upevňovadla v šířce přejezdu budou v antikorozním provedení, upevnění bezpodkladnicové. Kolejnice tv. 49 E1 budou v místě přejezdu použity nové, v délce pásů 25m, neděrované. Kolejové lože bude z drceného kameniva frakce 32-63mm v min tloušťce 350mm pod ložnou plochou pražce.

Důvodem pro rekonstrukci koleje v délce 50m je skutečnost, že se izolovaný kolejový styk před přejezdem v rámci stavby ruší, takže se musí rekonstruovat souvislý úsek. Spolu s ním se ruší ještě izolované styky v km 13,410 a 14,210, takže se zde kolej v délkách po 6,00m na pražcích dřevěných a betonových vyjme a nahradí kolejí novou S 49 na nových betonových pražcích SB 8P s upevněním pevným na podkladnicích žebrových, rozdělení „d“.

Geometrická poloha koleje (GPK) se upraví dvojím podbitím v délce 100m a v přiměřených délkách kolem míst dvou výše uvedených styků.

Kolej se svaří do bezstykové koleje.

### ***SO 02 - Železniční spodek v km 13,281***

#### ***Železniční spodek a odvodnění přejezdu***

Geotechnický průzkum byl proveden v těsné blízkosti přejezdu pomocí dvou ručně hloubených sond. Statický modulu přetvárnosti na zemní pláni (asi 0,80m pod horní plochou

pražce) byl u jedné sondy stanoven kolem 10 MPa a u druhé asi 20 MPa s výskytem velmi vlhkých hornin.

Bylo navrženo pražcové podloží v tomto složení (ve směru od shora):

- podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0-63mm tl. 300mm
- konstrukční vrstva – netříděná kamenná sypanina fr. 0-250mm tl. 600mm
- zhutněná zemní pláň s pravostranným sklonem 5%

U této konstrukce se při řádném zhutnění po vrstvách se spolehlivě dosáhne potřebné únosnosti na pláni žel. spodku  $E_{pl} = 60$  Mpa.

Výpočet pražcového podloží byl proveden a výpočet na promrzání při navrženém složení konstrukce pražcového podloží se neprovádí. Pro ověření vhodnosti navrženého řešení však oba výpočty byly provedeny se vstupními údaji pro modul přetvárnosti zemní pláň  $E_o = 10,00$  MPa a pro zemní pláň ze zeminy nebezpečně namrzavé a s vodním režimem velmi nepříznivým.

Vzhledem k velkému dopravnímu zatížení přejezdu zejména silniční dopravou se uvažuje podle vzorových listů žel. spodku SŽDC Ž4 pražcové podloží typ 2.3 (s konstrukční vrstvou z lomového kamene) v šířce přejezdu s malým přesahem - celkem 10,00, přičemž ve stejném složení vrstev bude i zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) v přechodových oblastech před a za přejezdem v délkách po 5,00m.

Přímo na zemní pláň upravenou do příčného sklonu 5% vlevo se položí konstrukční vrstva z netříděné kamenné sypaniny frakce 0-250mm v min. tloušťce 600mm. Bude se pokládat ve dvou vrstvách o tloušťkách 300mm s postupným hutněním po vrstvách vibrační deskou min. hmotnosti 750 kg. Stejně se bude pokládat a hutnit (ve dvou vrstvách po 150mm) i podkladní vrstva tloušťky 300mm ze štěrkodrti frakce 0-63mm na kterou se položí kolejové lože.

Geomřížka z textilie doporučená u typu 2.3 pražcového podloží v předpisu SŽDC Ž4 není nutná pro funkci a filtrační ani separační, neboť v okolí přejezdu nejsou patrné žádné účinky zvodnělého podloží a kapilární vztlínivosti případných jílovitých složek podkladní zeminy. Podle zkušeností geologů není nutná ani pro funkci výztužnou, neboť části hrubého lomového kamene se zhutněním navzájem do sebe zaklíní tak, že se konstrukce chová stabilněji, než s použitím geotextilie.

Uvedená konstrukce pražcového podloží má výhodu ve své pružnosti, která zaručí plastické přenášení všech vibrací a rázů z provozu vozidel silničních i kolejových z povrchu do podloží bez nevratných deformací.

Při provádění je nutná zvýšená opatrnost pro přítomnost kabelových podchodů v okolí přejezdu a pro blízký povrch konstrukce deskového propustku těsně za přejezdem.

**Odvodnění spodní stavby** přejezdu bude provedeno podélným pravostranným trativodem z trub děrovaných s jednou plastovou šachtou DN 400mm s těžkým poklopem. Trativodní potrubí je navrženo z trubek z plastických hmot PE-HD, které jsou určeny pro použití při zvýšených nárocích na únosnost (např. REHAU-RAUPLIN TS, FF STRABUSIL TS, ...). Použije se profil DN 150 mm (TS). Konec trativodu se zaústí do nové kanalizační šachty Š2 vpravo za přejezdem, z níž se rourou PE DN150mm voda převede do příkopu přes monolitickou betonovou nebo kamennou trativodní výúst.

**Odvodnění srážkových vod** bude stejně jako dosud zajišťovat prahová vpust vlevo od přejezdu vzdálená asi 14m od osy koleje. Tato vpust se pouze zkrátí o 2,30m, pročistí se její dno a odvodové potrubí vedoucí do kanalizace DN300mm. Pročistí se též její pokračování propustkem DN600mm vedoucím pod silnicí ve směru k drážnímu deskovému propustku v km 13,292 70, který se rovněž zprůchodní.

Návrh odvodnění je zpracován v souladu s TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic, předpisem SŽDC S4 a se Vzorovými listy železničního spodku SŽDC Ž4.

### **SO 02.1 – Úpravy propustků**

Prostor kolem ústí propustku DN 600mm vedoucího vlevo od koleje pod silnicí se odtěží a svahy a dno mezi konce propustku a začátkem deskového propustku pod kolejí se reprofilují. Konec stávající roury se prodlouží odsekem bet. roury DN 600mm v délce 1,30m a na konci se vybuduje nové monolitické čelo ze železobetonu s římsou délky 3,00m o šířce 0,50m. Opatří se ocelovým zábradlím z trubek tl. 50mm o výšce 1100mm se třemi příčkami.

Prodloužení propustku je nutné pro posun zábradlí do vzdálenosti min. 1,00m od osy stojanu závor, neboť tak musí vzniknout prostor pro pohyb závorového protizávaží.

Dno a svahy jámy se zpevní kamennou rovinaninou na cementovou maltu.

U vedlejšího propustku deskového 700x1200mm, jímž je do stejného drážního propustku pod tratí v km 13,29270 odvedena dešťová voda z kanalizace v ulici Na Rozhledně, se jeho čelo opatří novou železobetonovou římsou v délce 2,56m se zábradlím. Tato římsa jednak zpevní i toto čelo a jednak vyrovná velký výškový rozdíl obou čel.

### **SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 13,281**

#### **Konstrukce přejezdu**

Přejezdová konstrukce nově budovaného přejezdu bude šířky 9,60m. Vzhledem k budoucímu velkému zatížení silničními vozidly je navržena polymerbetonová konstrukce schváleného typu, např. „Bodan“ – v šířce 7,20m typu G I, a po straně na přechodu pro chodce v šířce 2,40m typu G III.

Při provádění se pod přejezdové panely vloží separační geotextilie (např. Polyfelt 50,...) s pevností v tahu 24 kPa., která zamezí znečištění šterkového lože a železničního spodku. V celé šířce přejezdu bude provedeno zhutnění šterkového lože mezi pražci a za hlavami pražců pěchem. Upevnění kolejnic v místě přejezdů bude použito v antikorozi úpravě.

#### **Konstrukce vozovky**

Nová vozovka vlevo od přejezdu se vybuduje od závěrné zídky až po kraj stávající prahové vpusti s novou konstrukcí v tomto složení:

Asf. koberec mastixový	AKM I	40mm	ČSN EN 13108-1
Asf. beton	ACO 16+ 50/70	70mm	ČSN EN 13108-1
Obalované kamenivo	ACP 16+ 50/70	90mm	ČSN EN 13108-1
Mech. zpev. kamenivo	MZK	200mm	ČSN 73 6121
Šterkodrt'	ŠD	min. 250mm	ČSN 73 6121
Celková tloušťka		650mm	

V odkryté kynetě bude vně závěrných zídek přejezdu Bodan v plné konstrukční tloušťce stejná, jaká je v navazující silnici. Pro řádné navázání na stávající asfaltovou vozovku a pro povrchovou úpravu nivelety se vozovka 2m vpravo od kraje kynetě odfrézuje v tloušťkách asi 40 + 70mm.

Složení vrstev je patrné z výkresu Příčný řez.

#### **Úpravy chodníků a vozovek.**

Nový přejezd je navržen v takové šířce, aby mohl mít též chodník pro chodce, který se provede jako propojení stávajících chodníků vlevo a vpravo od přejezdu.

Chodníky se po nezbytných terénních úpravách (mělké výkopy) položí všude v šířce 2,00m z betonové zámkové dlažby UNI – Dekor 80 (tl. 80mm) na podkladní vrstvy ze šterkodrti do chodníkových obrubníků ABO 013-19 a silničních obrubníků ABO 010-19.

Na straně k městu se chodník odvede k místu pro přecházení přes silnici k mostu na ulici Hradišťskou, kde se zřídí před vstupem do vozovky varovné pásy (3,20x0,40m) pro slabozraké ze zámkové dlažby s výčnělkou v provedení s kontrastní barvou

Jelikož se zde bude jednat jen o místo pro přecházení a nikoliv o přechod jako takový, nebude se zde provádět vodorovné ani svislé dopravní značení. Chodník se v pokračování za silnicí propojí – opět v šířce 2,00m – zadem kolem stávající betonové jámky s chodníkem vedoucím na most přes silniční obchvat do ulice Hradišťské. V místě zaústění patního příkopu do jámky se před položením chodníku vybuduje nový šikmý propustek z betonových rour DN800mm, délky 4,00m se dvěma monolitickými betonovými čely. Propustek se musí zřídit proto, aby měl patní příkop pod svahem náspu pokračování do stávajícího propustku přes jámku na jeho konci.

V místech mimo přejezdy se pro slabozraké musí chodníky všude opatřit alespoň na jedné straně vodící linií zdvihnutím obrubníku nad povrch chodníku o 80mm. Jelikož by tato úprava vpravo od přejezdu vadila v chůzi na přilehlý asfaltový chodník vedoucí dále podél trati, provede se zde varovný pás kontrastní barvy v šířce 0,40m s výstupky na povrchu, který bude sloužit slabozrakým jako vodící linie v chůzi ve směru k přechodu přes trať.

Stávající i nová vozovka se opatří i mimo chodníky silničními obrubníky ABO 010-19 a vodícími proužky z přídlažbových silničních desek TBX 010-19. Rozsah úprav silnic obrubníky a vodícími proužky je patrný s výkresů situace.

#### ***SO 04 – Rekonstrukce elektrické přípojky a rozvodů NN v km 13,281***

Tento stavební objekt řeší novou elektrickou přípojku, kabelizaci. Připojení nové el. přípojky bude provedeno kabelem CYKY 4Bx16 z nové rozvodné skříně na releovém domku RD1 na vnitřní rozvod uvnitř RD 13. V novém rozvaděči KS 46 bude osazen stávající příchozí DEON 50A, DEON 30A pro napájení RD1 a jistič B3x20A pro odchozí kabel k RD 13. Umístění prvků elektrické přípojky a osvětlení je patrné z výkresové dokumentace. Dále je nutné respektovat technické podmínky výrobců jednotlivých prvků.

##### ***B.1.3.3 Podmiňující předpoklady***

- Přeložky inženýrských sítí:

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

- Připojení na stávající technické vybavení území:

V rámci stavby není žádné připojení na stávající technické vybavení

- Jiná omezující opatření:

Tato nejsou. Práce o vlakových přestávkách a výlukách je nutné řešit operativně ve spolupráci dodavatele s dopravními zaměstnanci a investorem. Postup prací při provádění stavby bude určen po upřesnění detailů projektu v dalším stupni projektu.

##### ***Předpokládaná doba výluk***

- 3-5 dnů nepřetržitá výluka začátek 8:00 - 20:00 s využitím víkendu.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle příslušného výlukového rozkazu na základě žádosti podané prostřednictvím SŽDC s.o., OŘ Plzeň, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Výluku nutno požadovat 120 dní předem.

Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Současně s aktivací nového PZS musí dojít k odstranění stávajícího PZS. Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

#### Silniční uzavírka přejezdu

5 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb..

Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržitě výluky bude projednána v dalším stupni dokumentace.

- Zabezpečení vodního hospodářství:  
Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

#### ***B.1.3.4 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace***

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení bude doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé a závory o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru.

### **B 1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**

Stavba je situována výhradně na pozemcích SŽDC, s.o. nebo ČD a.s.. Při její realizaci nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Není nutné žádat o vydání závazného stanoviska dle ust. § 14 odst. 2 lesního zákona.

### **B 1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

S výkupem pozemků se nepočítá. Stavba je výhradně na pozemcích SŽDC, s.o. nebo ČD a.s.

### **B 1.6 Výjimky z předpisů a norem**

- V rámci technického řešení jednotlivých PS nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedený typ přejezdového zabezpečovacího zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat 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 SŽDC.

### **B.1.7. Požadavky na přípravu stavby**

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách 266/94Sb. a příslušnými vyhláškami. Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci. Další stupeň je nutno zpracovat dle směrnice č.11/2006 GR, změna č.1 s platností od 1.6.2010.

#### **Požadavky na závěrečné úpravy území**

Obvod stavby se nachází na pozemcích SŽDC, s.o. nebo ČD a.s.. Úprava území splňuje požadavky na stavbu dráhy.



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

Účelem stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 13,281 na trati Zdice - Protivín. V rámci stavby dojde k výstavbě čtyř nových výstražníků se závory jednoduchých „A“ a „C“ a dvojitých „B1,2“ a „D1,2“ výstavbě nového technologického betonového domku (RD13) v blízkosti přejezdu.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání staženy k výpravčímu v žst. Písek.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD 13 v km 13,264.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZNI dle ČSN 342650 ed.2.

Nedojde k úspoře dopravních zaměstnanců.

Nedojde k nárůstu udržujících zaměstnanců,lepší se bezpečnost na přejezdu.

### **B.2.1. Stávající stav**

Přejezd v km 13,281 je křížením celostátní dráhy a vlečky se silnicí III. třídy č. 1401 v intravilánu města Písek. Přejezd je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71 z roku 1984. Na přejezdu jsou umístěny dva výstražníky A a dvojitý B1,2 s polovičními závory a doplňkový dvojitý výstražník C1,2.

Přejezd se nachází v obvodu ŽST Písek. Pro ovládání přejezdu slouží kolejové obvody 75 Hz (KO 36). Kontrolní a ovládací prvky jsou umístěny na Stavědle č.1 ŽST Písek.

ŽST Písek je vybaven SZZ 2. kategorie typu TEST C se světelnými návěstidly, pro indikaci průjezdu vlaku slouží izolované kolejnice. V mezistaničním úseku Čížová – Písek je použito TZZ typu Automatické hradlo AH 83 s kolejovými obvody 75 Hz (KO 36) a počítači náprav. Na trati Zdice – Protivín je provozován systém DOZ. Sídlo dispečera DOZ se nachází v ŽST Březnice. Traťová rychlost v daném traťovém úseku Čížová-Písek je 75 km/h, zábrzdna vzdálenost 700 m.

### **B.2.2. Cílový stav**

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 13,281 na trati Zdice - Protivín. Přejezd je ve směru od Čížové spouštěn pomocí přibližovacího úseku ohraničeného počítači náprav. Ve směru z žst. Písek bude činnost přejezdu aktivována tlačítkem „Uzavření přejezdu“, což bude podmínkou pro postavení odjezdové cesty. Vlečka bude zrušena a přejezd je navržen již jako jednokolejný. Přejezd bude navržen na rychlost  $V_t = 80$  km/h. Přejezd bude zabezpečen pomocí čtyř nových výstražníků se závory, přičemž výstražníky A a C budou jednoduché, výstražníky B1,2 a D1,2 budou dvojitě. Závery budou na všech čtyřech výstražnících, přičemž na A a D1,2 délky 6,3 m a B1,2 a C 4,3 m délky. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu. Výstražník A bude osazen tak, aby hrana výstražníku byla max 0,25 m od hrany chodníku (max. 2,25m od hrany komunikace). Přejezd nebude osazen bílými světly, bude však na osazení kabelově připraven. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení.

Použité svislé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících budou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí z důvodu umístění v intravilánu a nepřítomnosti bílého světla.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání umístěny na ústřední stavědlo žst. Písek. Více v PS 01.

V rámci výstavby nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 13,281 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Přejezd bude doplněn o chodník širší 2 m. Stavební část je řešena v samostatných stavebních souborech SO 01, 02 a 03.

Nové reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky bude typu PZS 3ZNI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do RD 13, který bude betonového typu, se sedlovou střechou, který bude umístěn vedle stávajícího RD mimo rozhledové trojúhelníky, rozměru 2x3m. Domek bude vybaven ventilací, klimatizace není potřeba. Stávající domek bude demontován.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky č.577/2004 a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení. Stávající kolejové obvody budou zrušeny, pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD 13 v km 13,264. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Pro napájení nového RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC (ČD), zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

#### **Označení přejezdu:**

Označení	km poloha přejezdu	IČ ŽP
A	13,283 (evidenčně 13,281)	P485

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

#### **B 3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí**

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

#### **B 3.2. Vliv stavby na životní prostředí v průběhu stavby**

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se tyto činnosti omezují a odstraňují.

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

Vlivem investice navržené v rámci stavby, která bude realizována na pozemcích SŽDC s.o. nebo ČD a.s. se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám nedojde ke zhoršení životního prostředí.

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. Maximální traťová rychlost zůstane po dokončení realizace stavby zachována, nedojde ani k nárůstu rozsahu dopravy. Záměr proto nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.

### **Ochrana přírody a krajiny:**

V okolí stavby se nenachází jednotlivá zvláště chráněných území dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb., lokality soustavy Natura 2000 a během realizace stavby nedojde k zásahu do významných krajinných prvků

### **Dendrologický průzkum:**

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci této stavby nedojde k jejímu kácení dle vyhlášky č. 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

### **Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje:**

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. Podzemních vod se stavba nedotkne. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

### **Odpadové hospodářství:**

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením vyhlášky č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů. Odstraňování odpadů je prováděno dle vyhlášky č. 381/2001Sb. 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).

Nebezpečné odpady jsou označeny „\*““. Stručný výtah:

Odpady vzniklé výkopovými pracemi:

- 17 01 01 – beton
- 17 01 02 – cihly
- 17 03 01\* - asfaltové směsi obsahující dehet
- 17 03 02 – asfalt
- 17 05 03\* - zemina nebo kamení obsahující nebezpečné látky
- 17 05 04 – zemina nebo kamení
- 17 05 07\* - štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé kolejovými úpravami:

- 17 01 01 – beton
- 17 02 04 – dřevo obsahující nebezpečné látky (žel. pražce)
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 05 07\* - štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení:

- 17 02 04\*– dřevo obsahující nebezpečné látky (žel. pražce)

- 17 04 01 – měď, bronz, mosaz
- 17 04 02 – hliník
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 04 07 – směsné kovy
- 17 04 09\* - kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami
- 17 04 10\* - kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky
- 17 04 11 – kabely

#### **Kategorizace a nakládání s použitými dřevěnými prážci**

- u vyzískaného materiálu bude provedena kategorizace v souladu s předpisem SŽDC „S3 díl XV Železniční svršek – vyzískaný materiál železničního svršku“
- nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ z 7.1.2013.
- použité dřevěné prážce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04\*) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a)
- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám, jako jsou zhotovitelé staveb, kteří prážce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby)
- dřevěné prážce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložením na skládkách příslušné skupiny

#### **Odběr vzorku těženého materiálu (šterk, zemina)**

Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu (šterk, zemina) a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku.

Likvidaci odpadů zajistí dodavatel stavby na vlastní náklady.

Nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ z 7.1.2013.

#### **Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:**

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

#### **Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy:**

V obvodu stavby se žádné kulturní památky ani archeologická naleziště nenalézají, neboť výkopové práce se provádějí na již zbudovaných trasách.

#### **Hluková studie:**

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. Podrobnosti o technologii v článku „B.2 Provozní a dopravní technologie“, který tuto problematiku podrobně řeší.

V rámci stavby nedojde k výrazné zátěži z hluku a vibrací oproti dnešnímu stavu.

Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době od 7:00 do 21:00 můžou 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.

### **Rozptylová studie**

Při provádění stavby může vzniknout mírně vyšší prašnost při výkopových pracích. Součástí stavby nebude recyklace štěrkového lože, a proto není nutno zpracovávat rozptylovou studii.

### **Péče o životní prostředí**

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. 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.

Výkopy v oblasti dřevin nutno provádět ručně (ochrana stromů při stavbě dle ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích) - ochranné pásmo 2 metry od paty kmene - při nemožnosti dodržení tohoto pásma opatrně odkrýt kořeny stromu v šířce výkopu, silné kořeny zakrýt vlhkým hadrem, trubky provléci pod kořeny stromu v chrániče z PVC průměru cca 90 mm, výkop po pokládce trubek pro optické kabely urychleně zahrnout a provést zálivku kořenů vodou. Při poškození kořeny začistit hladkým řezem a ošetřit vhodným přípravkem fungicidu. Při hrozícím poškození kmene stromu provést provizorní dřevěné obednění kmene. Konkrétní stávající porosty v dané lokalitě je nutno respektovat.

Při realizaci kabelové trasy v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ŽP, správce vodních toků apod.

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 dle ČSN 65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystr ocelový, dopravní konve, kanystr z tenkého plechu, drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

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

Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlitý 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 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 ke spálení.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět Městský úřad v Písku - odbor životního prostředí a HZS Jihočeského kraje. 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, musí neprodleně vyrozumět:

**HZS Jihočeského kraje**

**Hasičskou záchrannou službu SŽDC**

**Povodí Vltavy, závod Horní Vltava**

**Policie ČR**

**Městský úřad v Písku, odbor životního prostředí**

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

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

**Základní telefonické kontakty:**

<b>organizace</b>	<b>typ kontaktu</b>	<b>telefon</b>
Hasičský záchranný sbor	Tísňová linka	112, 150
Hasičská záchranná služba SŽDC	Operační středisko	972 522 150 972 524 444
Povodí Vltavy, závod Horní Vltava	Sekretariát	387 683 111
Městský úřad v Písku – odbor životního prostředí	Vedoucí odboru	382 330 650
Policie ČR	Tísňová linka	158

### **Telefonické kontakty na investora a zhotovitele:**

<b>organizace</b>	<b>zástupce</b>	<b>kontakty</b>
investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC, s.o.)		
zhotovitel:		

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

### **B 4.1. Z hlediska požární ochrany a civilní obrany**

Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

#### ***Z hlediska požární ochrany.***

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS Plzeňského kraje v součinnosti s HZS SŽDC s ohledem na požární poplachový plán.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

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

Veškeré kabelové prostupy do objektů a v objektech budou protipožárně utěsněny.

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

### **B 4.2. Z hlediska ochrany bezpečnosti práce**

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC (ČD) 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
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Opr.1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu Bp1.

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

### **B 4.3. Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení**

Stavba se nachází na elektrifikované trati. Z tohoto důvodu byly navrženy stíněné kabely typu TCEKPLEZE či TCEKPLEY dle délky. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽDC (ČD). Je nutno dodržovat všechny normy a

předpisy pro práci pod trolejovým vedením. Při práci s mechanizací, kde by mohlo dojít k nebezpečnému přiblížení (bagr, jeřáb), je nutno zajistit výluk staniční troleje.

#### **B 4.4. Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci**

Projekt nebo projektové souhrnné řešení bude vypracováno dle směrnice generálního ředitele č. 11/2006, změna č.1 s platností od 1.6.2010 a směrnice č. 20/2004. Budou splněny případné připomínky ze schvalovacího a posuzovacího protokolu pro PD.

### **B 5. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ**

V rámci této dokumentace není řešeno.

## **B 6. ORGANIZACE VÝSTAVBY**

### **B 6.1 Zásady řešení staveniště a výstavby**

#### **Rozsah a uspořádání staveniště**

Staveniště se nachází na pozemcích SŽDC s.o parcelní číslo 808/5, 808/4, 808/1, 1067/5 a pozemcích ČD a.s. 1067/1 a 2558 v katastrálním území Písek (720755). Staveniště, v němž je stavba umístěna, je v ochranném pásmu dráhy a nacházejí se zde inženýrské sítě (viz odst. B1.2). Pozemek parcelní číslo 1067/5 bude využit pro zařízení staveniště. Skládku materiálu bude rovněž možné zřídit na části tohoto pozemku.

### **B 6.2. Zajištění příjezdu na staveniště**

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a z kolejí SŽDC, s.o..

### **B 6.3. Požadavky na postupné uvádění části stavby do provozu**

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. jsou ve stavbě stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 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 v Plzni. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

### **B 6.4. Orientační lhůty výstavby**

Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 6 měsíců. Vyloučení silniční a železniční dopravy přes přejezd je stanovena na celkem 5N. Plánovaný termín zahájení a dokončení stavby bude upřesněn investorem při zajištění potřebného financování stavby.