

## Obsah

a) Charakteristika staveniště .....	2
b) Využití stávajících a budovaných objektů .....	2
c) Možnost napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní síť.....	2
d) Dopravní trasy.....	2
e) Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně.....	3
f) Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření .....	5
g) Vliv provádění stavby na životní prostředí .....	5
h) Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby .....	7
i) Postupné uvádění do provozu .....	8
j) Požadavky na výluky veřejné dopravy .....	8
k) Upřesnění povodňového a havarijního plánu .....	9
l) Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení .....	9
m) Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace .....	10
n) Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržení podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území.....	10
o) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci .....	11

#### **a) Charakteristika staveniště**

V rámci stavby dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu P687, úpravě železničního svršku, spodku a přejezdové konstrukce na přejezdu P687 a k rekonstrukci elektrické přípojky pro napájení technologického domku v blízkosti přejezdu P687.

Dopravní nároky na dopravní infrastrukturu v okolí stavby nejsou významné, většina strojů a materiálu je možné dopravit po silnici nebo železnici.

Propustnost železniční trati se zásadním způsobem nezmění. Rekonstrukcí technologie zabezpečovacího zařízení a z toho vyplývajících návazných prací se zvýší bezpečnost jízdy silničních i železničních vozidel, dále také chodců a cyklistů a komfort obsluhujících zaměstnanců jakož to i řidičů silničních vozidel.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude postaven nový technologický domek (RD) u přejezdu P687
- bude osazeno celkem šest nových výstražníků, z toho čtyři ve čtyřkvadrantovém provedení na přejezdu P687 a dva nové výstražníky s celými závory přes nově budovaný přechod pro cyklisty a pěší v těsné blízkosti stávajícího přejezdu. Všechny výstražníky budou vybaveny plastovými světelnými skříněmi a budou osazeny na nové betonové základy
- bude provedena nová kabelizace k výstražníkům, počítačům náprav a budou položeny nové vazební kabely, dále bude položen nový traťový kabel a 2x HDPE v celém rozsahu stavby
- bude realizována úprava elektrické přípojky pro nový RD
- bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu a navazujícího železničního svršku a spodku s úpravou navazující vozovky
- bude provedena výstavba přechodu pro chodce a cyklisty

#### **b) Využití stávajících a budovaných objektů**

V současné době je železniční přejezd P687 zabezpečen pouze výstražníky bez závor, v rámci stavby není počítáno s využitím žádného stávajícího majetku pro technologickou část stavby.

#### **c) Možnost napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní síť**

Pro napájení nového RD PZS P687 bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. Maximální předpokládaný celkový příkon elektrické přípojky pro jeden RD je 3 kW. Napojení stavby na kanalizaci, zdroje vody, plynu, telekomunikace a dopravní síť není řešeno.

#### **d) Dopravní trasy**

V rámci této dokumentace není uvažováno se silniční uzavírkou. Stavba bude řešena etapově s provozem silničních vozidel jednosměrně po provizorní komunikaci řízené světelnou signalizací.

Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržitě železniční výluky byla projednána s PČR DI. Popis objízdné trasy a situace s jednotlivými typy a rozmístění přechodného dopravního značení je součástí projektové dokumentace v SO 03. Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy.

**e) Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně**

- v průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochrannými pásmy.
- prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty. V blízkosti stavby se nenachází žádné zvláště chráněná území dle §14 zákona č. 114/1992 Sb., ani lokality soustavy Natura 2000.
- v obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.
- stavba se nenachází na poddolovaném území.
- stavba se nachází převážně na pozemcích SŽDC, s.o.
- stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň.
- při stavbě nedojde k trvalému záboru ZPF a PUPFL.
- stavba se nachází ve vzdálenosti do 50m od lesa.

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 provádění stavebních prací.

V prostoru výstavby se nachází stávající vzrostlé dřeviny, předpokládá se kácení vzrostlých dřevin v počtu 1 ks. Kácení dřevin je řešeno novelou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny provedená zákonem č. 349/2009 Sb., nabývající účinnosti 1.12.2009, kde §8 upravuje kácení dřevin rostoucích mimo les. Výkopy v oblasti dřevin nutno provádět ručně (ochrana stromů při stavbě dle ČSN DIN 18 920) - 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 hrožícím 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, kanystry ocelové, dopravní konve, kanystry 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 náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlité produkt zachytit a zneškodnit.

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

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

odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných 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 Domažlicích - odbor životního prostředí a HZS Plzeňského 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, neprodleně vyrozumět:

- Hasičský záchranný sbor
- Hasičskou záchrannou službu SŽDC s.o.
- Povodí Vltavy s.p.
- Příslušný městský úřad - Odbor životního prostředí
- Policii 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	telefon
Hasičský záchranný sbor	112, 150
Hasičská záchranná služba SŽDC s.o.	972 235 106
Povodí Vltavy s.p.	377 307 111
Policie ČR	158
Městský úřad Domažlice - Odbor životního prostředí	379 719 268
Odpovědná osoba – zhotovitel stavby	
Odpovědná osoba – investor	

**Opatření v případě havárie (Havarijní plán):**

Zhotovitel stavby je povinen tuto kapitolu aktualizovat v návaznosti na konkrétní podmínky při realizaci stavby

Aktualizace zhotovitele stavby:

**f) Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření**

Během stavebních prací nejsou zapotřebí zvláštní bezpečnostní opatření. Je nutné dodržovat běžná bezpečnostní opatření týkající se jednotlivých profesí a činností. Práce je nutné, aby prováděla vždy odborná firma s patřičným oprávněním.

**g) Vliv provádění stavby na životní prostředí**

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.

### **Posouzení vlivu na životní prostředí:**

Jelikož se jedná o výstavbu nového zabezpečovacího zařízení, která bude realizována převážně v současných hranicích pozemků SŽDC s.o. a z menší části na pozemcích jiných vlastníků.

Dle vyjádření č.j.: ŽP/14194/17 „Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor životního prostředí, jako orgán státní správy ochrany přírody věcně a místně příslušný dle ust. §77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon o ochraně přírody a krajiny“) vydává na základě žádosti Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO: 70994234, Stavební správa západ, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha, zastoupené právnickou osobou KTA technika, s. r. o., IČO: 62618911, Klatovská 100, 301 00 Plzeň ze dne 21. 9. 2017, podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny k záměru „Doplnění Závor na přejezdu P687 v km 6,240 na trati Domažlice - Planá u Mariánských Lázní“ toto stanovisko: Záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.“

### **Ochrana vod a ovzduší:**

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

### **Ochrana přírody a krajiny:**

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy převážně na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nachází vzrostlá zeleň, v rámci této stavby nedojde k jejímu kácení v počtu 1 ks. Bude provedeno vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil.

### **Dendrologie:**

Kácení náletových dřevin je řešeno novelou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny provedená zákonem č. 349/2009 Sb., nabývací účinnosti 1.12.2009, kde §8 upravuje kácení dřevin.

Dle vyhlášky 189/2013 Sb. ze dne 27. 6. 2016 o ochraně dřevin a povolování jejich kácení vydané Ministerstvem životního prostředí je dle §3 možné bez nutnosti povolení odstranit dřeviny:

- a) pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí
- b) pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m<sup>2</sup>
- c) pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada, zastavěná plocha a nádvoří nebo ostatní plocha se způsobem využití pozemku zeleň

V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty, nenachází se zde ani významné krajinné prvky nebo stromořadí.

V prostoru výstavby se nachází stávající vzrostlé dřeviny. Předpokládá se kácení 1 ks stávající vzrostlé dřeviny na pozemku č. 131/16. Obvod kmene ve výšce 130 cm nad zemí je 75 cm.

Rozsah kácení byl předán investorovi v době projekčních prací z důvodu možnosti kácení zeleně v době vegetačního klidu. Kácení bude provedeno složkami SŽDC s.o. Toto je zapsáno v zápise ze závěrečné porady, která je součástí dokladové části této dokumentace část „H“.

#### **Hluk a vibrace:**

V rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době nočního klidu od 21:00 do 7:00 mohou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor. Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65dB pro dobu od 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:**

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. Součástí stavby není recyklace šterkového lože, a proto není nutné zpracovávat rozptylovou studii.

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

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

#### **Zabezpečení vodního hospodářství:**

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

#### **h) Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby**

Při provádění výstavby se doporučuje následující postup stavebních prací:

1. Zařízení staveniště
2. Výkopové práce pro pokládku nové kabelizace v místech mimo přejezd P687
3. Demontáže zabezpečovacího zařízení a trhaní železničního svršku
4. Zřízení štítové stěny dl. 5,2m
5. Výstavba provizorní komunikace, úprava DIO a převedení provozu na provizorní komunikaci
6. Výkopové práce na silniční části železničního přejezdu
7. Výstavba železničního tělesa
8. Zřízení železničního svršku a úprava GPK v celém rozsahu stavby za omezení provozu na silnici v několika cyklech po dobu cca 20 - 30 min
9. Umístění částí zabezpečovacího zařízení
10. Zřízení přejezdové konstrukce - silniční část
11. Silniční úpravy – asfaltování
12. Obnova VDZ

13. Převedení provozu na novou přejezdovou konstrukci – silniční část a zrušení DIO
14. Demontáž provizorní komunikace
15. Osazení technologického domku
16. Výkopové práce železničního přejezdu pro pěší a cyklisty, výstavba smíšené stezky pro pěší a cyklisty
17. Výstavba železničního tělesa
18. Zřízení železničního svršku
19. Umístění částí zabezpečovacího zařízení
20. Zřízení přejezdové konstrukce – smíšená stezka pro pěší a cyklisty
21. Dokončení finálních povrchů
22. Závěrečné úpravy v okolí stavebních úprav
23. Doplnění a úpravy reléových stojanů
24. Přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení
25. Demontáže

V průběhu všech stavebních postupů mohou zároveň probíhat ostatní úpravy jako je pročištění příkopů, pročištění propustků, obnova nátěrů, úprava ostatních staveb železničního spodku, překopy, protlaky, montáž prvků zabezpečovacího zařízení, ...

Součástí doprojektování projektového souhrnného řešení (dPSŘ) bude vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem.

Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby:

- zahájení stavby: 01/2020
- dokončení stavby: 11/2020

#### **i) Postupné uvádění do provozu**

Podle zákona o drahách č. 266/1994Sb. 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. 177/1995Sb.

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 příslušný Drážní úřad. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců.

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

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

#### **j) Požadavky na výluky veřejné dopravy**

Předpokládaná doba výluk:

- 20 dnů nepřetržitá výluka s využitím víkendu
- 2 dny denní výluka 10 hodin pro přípravné a dokončovací práce

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle POV přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Současně s aktivací nového PZS dojde k odstranění omezení traťové rychlosti přes

přejezd a zavedení traťové rychlosti. Železniční doprava bude po dobu výstavby a úprav na železničním spodku a svršku nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

Silniční uzavírka přejezdu:

V rámci této dokumentace není uvažováno se silniční uzavírkou. Stavba bude řešena etapově s provozem silničních vozidel jednosměrně po provizorní komunikaci řízené světelnou signalizací. Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky je součástí projektové dokumentace v části H. Doklady.

Pro možnost úpravy GPK a zřízení bezstykové koleje je zapotřebí po dobu nezbytně nutnou (předpoklad 20 – 30 min) omezit provoz na silnici v několika cyklech. Provoz bude primárně omezen v době menšího provozu, tak aby byl silniční provoz omezen v co nejmenší míře.

#### **k) Upřesnění povodňového a havarijního plánu**

Zpracování povodňového plánu není požadováno jelikož se stavba nenachází v záplavovém území.

Důvodem pro havarijního plánu výše uvedené akce je zabezpečit během stavebních prací čistotu povrchových a podzemních vod a zabránit případnému úniku ropných látek ze stavebních strojů a mechanismů.

Havarijní plán určuje povinnost osob při vzniku havarijního úniku závadné látky, postup při zneškodnění uniklé látky a následků havárie.

#### **Umístění zařízení staveniště**

Zařízení staveniště pro výstavbu a skládka pro umístění stavebního materiálu bude zřízena mimo dosah případné velké vody přímo na pozemku ve vlastnictví investora.

Území je mimo dosah zvýšeného stavu vody v toku.

#### **Preventivní opatření**

1. V případě skladování ropných látek v prostoru staveniště je toto povoleno pouze v uzavřených sudech a kanystrech v nezbytném množství k zajištění provozu strojů. Celý sklad pohonných hmot a olejů bude v tom případě oplocen a uzamčen.
2. Přečerpávání PHM a olejů do strojů bude prováděno pomocí čerpadel pouze na silnici nebo v prostoru zařízení staveniště za přísných bezpečnostních opatření.
3. Každý ze stavebních strojů, pohybujících se po staveništi, bude denně kontrolován z hlediska úniku ropných látek a o provedené kontrole bude proveden záznam do stavebního deníku.
4. Mytí automobilů, mechanismů a stavebních strojů na staveništi je zakázáno.
5. V prostoru staveniště uložit přípravek VAPEX, který bude uložen na vhodném místě v minimálním množství dvou velkých balení (pytlů) tak, aby bylo umožněno jeho použití v případě havárie.
6. Všichni pracovníci na stavbě budou patřičně poučeni o povinnostech při provádění prací s mechanismy a při přečerpávání pohonných hmot a olejů do stavebních strojů. Tito pracovníci budou seznámeni s činností a opatřeními v případě úniku ropných látek na staveništi do zeminy.

#### **l) Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení**

V rámci stavby není uvažováno.

**m) Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**

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.

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- železniční přejezdy jsou řešeny jako bezbariérové jelikož se v jeho blízkosti pohybují chodci.

Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- na přejezdu P687 v km 6,240 bude v rámci stavby provedena komplexní výměna stávající technologie PZS za novou. Předpokládá se použití ekonomicky a energeticky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky. Přejezd nebude doplněn o akustickou signalizaci pro nevidomé.

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezdy jsou vybaveny světelnými PZS.

Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů:

- v rámci stavby není řešeno.

**n) Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržení podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území**

Předpokládaná doba výluk:

- 20 dnů nepřetržitá výluka s využitím víkendu
- 2 dny denní výluka 10 hodin pro přípravné a dokončovací práce

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle POV přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Současně s aktivací nového PZS dojde k odstranění omezení traťové rychlosti přes přejezd a zavedení traťové rychlosti. Železniční doprava bude po dobu výstavby a úprav na železničním spodku a svršku nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

Silniční uzavírka přejezdu:

V rámci této dokumentace není uvažováno se silniční uzavírkou. Stavba bude řešena etapově s provozem silničních vozidel jednosměrně po provizorní komunikaci řízené světelnou signalizací. Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky je součástí projektové dokumentace v části H. Doklady.

Pro možnost úpravy GPK a zřízení bezstykové koleje je zapotřebí po dobu nezbytně nutnou (předpoklad 20 – 30 min) omezit provoz na silnici v několika cyklech. Provoz bude primárně omezen v době menšího provozu, tak aby byl silniční provoz omezen v co nejmenší míře.

**o) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci**

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení SŽDC (ČD), železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví vyhláška č. 324/1990Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích, ustanovení Zákoníku práce §132 – §138 a příslušné ČSN. Vyhláška číslo 324/1990Sb. je závazná pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Ve vyhlášce 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

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Změna Z2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽDC Bp1. Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci s železničními jeřáby a konat je za dozoru oprávněného pracovníka SŽDC (ČD).

Zpracoval: Bc. Vladimír Nový  
Firma: KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň  
jednatel Ing. Irena Hrnčířová