




## Dodatek č.1

INVESTOR STAVBY:	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1			
OBJEDNATEL PROJEKTU:	SŽDC s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc			
 Pracoviště 211 - Ostrava	HIP:	Jaromír Kielor	<i>Kielor</i>	ZAK. ČÍSLO: 16-035-30-211  DATUM: 6/2016  STUPEŇ: P (DSP)  ČÁST: B.
	ODP.PROJ.:	Jaromír Kielor	<i>Kielor</i>	
	NAVRHL:	Jaromír Kielor	<i>Kielor</i>	
	KONTROLOVAL:	Mgr. Radek Böhm	<i>LR</i>	
STAVBA:	Modernizace přejezdů na trati Opava východ - Hlučín Rekonstrukce PZS VÚD přejezdu P7884 v km 8,130 trati Opava východ - Hlučín			
ČÁST:	Souhrnná část			

## **B.1. Souhrnná technická zpráva**

### **B.1.1. Zhodnocení staveniště**

Staveniště je dobře přístupné z železnice a ze silnice III. třídy, která bude využívána pro dopravu stavební techniky a stavebního materiálu. Dostatečná plocha staveniště umožní skladování zařízení stavby a stavebního materiálu v místě stavby a tím se značně omezí průjezd dopravní techniky městem Dolní Benešov.

### **B.1.2. Průzkumy a podklady**

- geodetické zaměření
- katastrální mapy
- místní šetření
- rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu
- přípravná dokumentace
- geotechnický průzkum (část J, převzato z přípravné dokumentace)
- zápis z jednání ze dne 23.3.2016

### **B.1.3. Ochranná pásma**

Stavba se nenachází v chráněné krajinné oblasti. Nedojde k zásahu do krajinných systémů či do krajinného rázu. Stavbou nebude dotčeno ochranné pásmo lesních porostů (do 50m od lesního pozemku) ani nebudou dotčeny pozemky s ochranou ZPF. Stavba samotná se nachází v ochranném pásmu dráhy a její realizaci není nutné toto pásmo měnit.

#### **Ochranné pásmo elektrického vedení :**

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu :

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....1 m pro závěsná kabelová vedení

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....2 m pro vodič s izolací

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....7 m pro vodič bez izolace

u napětí nad 35kV do 110kV včetně.....12 m

u napětí nad 110kV do 220kV včetně. ....15 m

u napětí nad 220kV do 400kV včetně .....20 m

u napětí nad 400kV .....30 m

#### **Ochranné pásmo telekomunikací :**

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5m po stranách krajního vedení.

#### **Ochranné pásmo plynovodů :**

Ochranným pásmem je prostor v blízkosti plynárenského zařízení vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu..

Ochranné pásmo činí :

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany půdorysu

- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu

- u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 458 / 2000 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo. Bezpečnostním pásmem se pro tyto účely tohoto zákona rozumí prostor vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

#### **Ochranné pásmo vodovodu a kanalizace:**

Ochranné pásmo definuje Zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu v §23 Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok.

Ochranné pásmo je vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m

b) u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm včetně, 2,5 m

#### **B.1.4. Koncepce stavby**

Stavba řeší rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení, rekonstrukci přejezdové konstrukce, železničního svršku, železničního spodku, propustku v oblasti přejezdu a napájení technologie PZS. Pro rekonstruované PZS bude položen nový napájecí kabel z rozvaděče RO ukončený bude v rozvaděči KS P7884, který bude součástí společné přístrojové skříně pro přejezdy.

Realizovaná stavba nebude mít výrobní charakter a neklade tedy požadavky na zdroje surovin, vody a likvidaci odpadů. Technologie nového zab. zařízení bude umístěna v novém reléovém domku v místě přejezdu. Nebude nutné provádět přeložky inženýrských sítí. Použité nově budované zařízení musí být zavedeno u Správy železniční dopravní cesty (nebude-li zavedené je nutné zavést na něj ověřovací provoz), případné odchylky od schváleného zapojení je nutno nechat technicky schválit v rámci realizační dokumentace. Stavba bude předána jako celek. Realizace stavby je plánována od dubna 2017 do listopadu 2017.

Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst.1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

#### **PS01: PZS km 8,130**

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení, po rekonstrukci bude mít PZS kategorii 3ZBLI (3. kategorie, s celými závory, s pozitivní signalizací, s přenosem informace na pracoviště JOP dispečera v Kravařích ve Slezsku, na přejezdvníky a dopravní D3 Dolní Benešov). Na přejezdu budou vybudovány 4 výstražníky na 3 stožárech a celé závory. Ovládání a indikace PZS budou stejné jako doposud staženy pomocí přenosového a diagnostického systému do DK žst. Kravaře ve Slezsku, kde se nachází dirigující dispečer tratě. Dále jsou ovládací a indikační prvky také umístěny na ovládací skříňce v DK dopravní D3 Dolní Benešov a slouží pro odjezd vlaku z dopravní D3. Jako ovládací prvky PZS jsou navrženy počítače náprav se směrovým výstupem. Vnitřní technologie PZS a počítačů náprav bude umístěna v reléovém domku na přejezdu. Při vjezdových cestách směrem od Kravař ve Slezsku bude výstraha na přejezdu spouštěna automaticky vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku. Směrem z dopravní D3 Dolní Benešov bude zřízen pouze zkrácený přibližovací úsek na vzdálenost nejméně 60m pro splnění podmínek zřízení pozitivní signalizace na přejezdu. Zároveň bude přejezd kryt přejezdvníky, které budou v základním stavu ukazovat návěst "Přejezd Otevřen". Směrem z dopravní D3 budou využity stávající přejezdvníky, směrem od Kravař ve Slezsku bude vybudován nový přejezdvník. Součástí je také demontáž stávajícího přejezdové zab. zařízení.

#### **SO01: PZS km 8,130 Železniční svršek**

Nový žel. svršek – kolejnice 49 E1, pražce SB8 rozdělení „u“, tuhé upevnění svěrkami ŽS4, pod přejezdovou konstrukcí budou upevňovadla v provedení s antikorozií úpravou. Délka kolejnice 37,5m. Dále bude provedena směrová a výšková úprava před přejezdem k začátku přechodnice a za přejezdem k výhybce. Izolované styky u přejezdu (2 páry) budou zrušeny. Dále budou v km 7,611 a v km 8,110 izolované styky (celkem 2 páry) zrušeny a budou vloženy kolejnicové vložky (celkem 2 páry).

#### **SO02: PZS km 8,130 Železniční spodek**

Žel. spodek bude navržen na základě geotechnického průzkumu. Skladba zesílené konstrukce pražcového podloží bude navržena dle vzorového listu žel. spodku. Délka ZKPP bude na délku přejezdu + na každou stranu 5m. Žel. spodek bude rekonstruován na délku ZKPP.

- štěrkodráť 0-32,  $I_D=0,95$ ,  $E_{def} = 80$  MPa - 550 mm
- separační geotextilie 350g/m<sup>2</sup>
- sanovaná zemní pláň (výkopek + původní kolejové lože tl. 200mm)

Odvodnění železničního spodku je navrženo pomocí trativodu o sklonu 0,5%, který je zaústěn do vsakovacího objektu (vsakovací polštář).

Příkopy před přejezdem budou pročištěny. V rámci SO 02 bude zrušen stávající ocelový propustek v km 8,136 v délce 7m, který je nefunkční.

#### **SO03: PZS km 8,130 Železniční přejezd**

Přejezdová konstrukce rozebíratelná celopryžová v modulu 60cm (120cm pro vnější panely) na šířku komunikace, vnější panely budou uloženy do závěrných zídek „L“.

Vozovka bude upravena v celkové délce 10m pro plynulé napojení na stávající stav.

#### **SO04: PZS km 8,130 Propustek km 8,124**

Propustek převádí jednokolejnou trať přes občasný vodní tok. Propustek km 8,124 se nachází v širé trati v přímé koleji za přejezdem v km 8,130 a je tvořen pod koleji ocelovými rourami DN500, pod terénem a

komunikací bet. troubami DN500 pravděpodobně uložené na bet. úložné lůžko. Trať je v přímé, niveleta klesá 1,27‰. Svršek je tvořen kolejnicemi tvaru 49 E1/T v místě propustku na dřevěných pražcích, dále pak na betonových SB5. Úhel křížení je 85°. Stávající rychlost na mostním objektu je 40km/h.

Stávající trubní propustek - nosnou konstrukci tvoří pod kolejí ocelové trouby a dále pod terénem a komunikací bet. trouby DN500mm pravděpodobně uložené na bet. úložné lůžko. Šířka propustku je cca 31m.

Římky nenalezeny, ocelové trouby vykazují poškození – pohyb jednotlivých trub mimo osu propustku, navázání na betonovou část poškozeno a uhnuté, napojení zatrubněného příkopu zaneseno a napojeno v poškozené části, krajní trouby značně poškozeny korozí. Propustek je v profilu částečně zanesen.

Do propustku jsou přiváděny vody z drážního příkopu, dále vody vedeny podél komunikace převáděné přejezdem a propustek je převádí zleva pod kolejemi vpravo trati do stávající betonové šachty (šachta je lemována dvoumadlovým zábradlím) s horskou vpustí, která odvádí vodu dále do kanalizačního systému (plastová trouba DN600mm) ve správě SmVaK a.s.. Nosná konstrukce trouby vykazuje vlivem stárí a působení klimatických podmínek poškození v profilu, kdy dochází k místnímu poškození a vybočení jednotlivých trub.

Dno na výtoku je zanesené, sklon v propustku dle zaměření je 0,6 ‰ vpravo trati.

V prostoru propustku se vyskytují následující inženýrské sítě a vedení:

- ČD Telematika vlevo trati
- Vedení NN podzemní v místě zatrubněné části drážní příkopy
- Vedení SEE vpravo trati a následné křížení směrem k RD
- O2 nadzemní vedení vlevo trati
- Vedení České radiokomunikace vlevo trati

Vzhledem k rozsahu rekonstrukce přejezdu v km 8,130, dále na základě stavu nosné konstrukce a spodní stavby a požadavků zadávací dokumentace a jednotlivých jednání s investorem je navrženo:

- odstranění stávající nosné konstrukce a spodní stavby v celém rozsahu pod kolejí a výstavba nového trubního propustku DN600 – (dochází ke zvětšení profilu propustku vzhledem k údržbě objektu).

Sklon byl upraven na 0,5‰. Propustek bude proveden jako trubní (hrdlové trouby) s uložením na betonový podklad. Napojení na stávající zatrubnění bude provedeno ŽB vtokovou šachtou do které bude kromě napojení zatrubnění propustku napojeno i zatrubnění stávající drážní příkopy. Poslední betonová trouba ze stávajícího zatrubnění bude nahrazena novou žb troubou, která bude v napojení na stávající trouby podbetonována a obetonována ztužující zídou. Celkově bude nová část propustku umístěna vzhledem k nutnému obrysu kol. lože níže než dosavadní propustek což vyvolá změny v napojení na stávající šachtu na výtoku (provedení vybourání otvorů v bet. zídce horské vpustí a další úpravy). Na výtoku bude propustek zakončen ŽB mon. čelem s navázáním na stávající bet. šachtu – provedení úpravy šachty a zídky, zábradlí a dalších částí. Prostor na výtoku bude odlážděn lomovým kamenem. Nově bude provedena i nová část zaústění zatrubněné části drážního příkopu s napojením do nové šachty. Vzhledem k omezenému dispozičnímu řešení bude vynechán a oddilován prostor v základu propustku pro umístění prefa. základu zab. zařízení (závory) u nové napojovací ŽB trouby.

V prostoru za přejezdem se nachází v km 8,136 dle evidence propustek – při stavebních pracích bude vykopán a zrušen.

Vedení stávajících inženýrských sítí nebude při výstavbě propustku dotčeno.

Nově bude řešena trasa zab. zař. – viz samostatné PS01. Stávající reléová skříň bude odstraněna a vybudován RD v nové poloze.

SO 05 PZS km 8,130 Elektrická přípojka je nově vedena mimo propustek viz samostatné SO 05.

## **SO05: PZS km 8,130 Elektrická přípojka**

### **Stávající stav**

Stávající elektrická přípojka pro PZS v km 8,130 je vedena z kabelové skříně KS1, která je umístěna v dopravně D3 Dolní Benešov. V roce 2013 byla v dopravně D3 provedena oprava venkovního osvětlení včetně nového pilířového rozvaděče RO, který umístěn u VB.

### **Nový stav**

Pro nový RD PZS v km 8,130 bude zajištěno základní napájení ze stávajícího rozvaděče osvětlení RO, který je umístěn před VB v dopravně D3 Dolní Benešov. Do rozvaděče RO bude za stávající přívodní kabel doplněn hlavní vypínač a následně provedeno rozjištění stávajícího rozvodu osvětlení a nového podružné měřeného vývodu 3x16A, ze kterého bude veden napájecí kabel k novému RD, resp. do KS P7884.

## **B.1.5. Údaje o splnění stanovených podmínek**

Stavba bude provedena v souladu s projektovou dokumentací stavby a stavebním povolením drážního úřadu. Stavební úřad Městského úřadu v Dolním Benešově vydal na uvedenou stavbu souhlas dle §15 stavebního zákona. Při výstavbě bude dbáno vyjádření státních orgánů a organizací a je nutno vytýčit před

započetím prací stávající inženýrské sítě. Materiál z výkopů bude použit pro zához a po ukončení stavby budou veškeré plochy dotčené stavbou uvedeny do původního stavu.

K přístupu na staveniště se využijí stávající přístupové cesty, nové není nutno budovat. Přístupové cesty jsou zakresleny na Koordinační situaci stavby – výkres č.C.2.

Nově budované zařízení a položené kabely bude nutné v rámci realizace stavby geodeticky zaměřit. Stavba reléového domku(RD)odpovídá definici § 2 písm. l) zákona č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí (katastrální zákon). Jedná se o budovu, která se jako součást inženýrských sítí, které nejsou podle § 509 občanského zákoníku součástí pozemku, zapisuje do katastru nemovitostí jako samostatná stavba.

Pro stavbu RD bude nutné vytvořit oddělovací geometrický plán a vložit do katastru nemovitosti jako stavbu se samostatným parcelním číslem.

V samotné oblasti stavby se nacházejí tyto stávající sítě těchto organizací:

ČEZ Distribuce, a.s. (ČEZ) – nadzemní a podzemní vedení NN a VN

CETIN, a.s. – sdělovací kabel

SMP Net, s.r.o., RWE Distribuční služby, s.r.o. (RWE) – plynovod NTL a VTL

Město Dolní Benešov - vodovodní a kanalizační přípojky

SmVak a.s. - vodovodní řád DN 200, DN 100 a vodovodní přípojky

Správa železniční dopravní cesty, s.o., Správa elektrotechniky a energetiky (SEE) – nn kabely

Správa železniční dopravní cesty, s.o., Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT) – zabezpečovací kabely

Správa železniční dopravní cesty, s.o., TÚDC – metalický kabel (v údržbě ČD Telematiky)

Jednotlivé stávající sítě s novými objekty jsou zakresleny v části C.2 (Koordinační situace stavby), kde je vyznačeno také staveniště a hranice pozemku investora. Přeložky stávajících nechráněných sítí nejsou vyvolány. Podrobnější údaje spolu s vyjádřením dotčených správců jsou obsaženy v části H (Doklady).

#### **B.1.6. Příprava pro výstavbu**

Pro řádnou realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění ploch a budov pro zařízení staveniště. Před započatím stavebních prací je nutné vytyčení stávajících inženýrských sítí. Odpad se předpokládá odvézt na skládku v Chlebičově nebo Hlučíně. Dopravní opatření a výluky při stavbě jsou popsány v části F (Zásady organizace výstavby).

#### **B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

Stavba se rozkládá na pozemcích investora (SŽDC) a Moravskoslezského kraje (Správa silnic Moravskoslezského kraje). Úpravy uvnitř budov se nacházejí na pozemcích ve vlastnictví investora (SŽDC), Českých drah a.s.(úprava pracoviště JOP).

#### **B.1.8. Výjimky z předpisů a norem**

Pro realizaci stavby není nutné udělit žádnou výjimku z platných předpisů a norem. Při použití dosud nezavedeného zařízení je nutné v rámci stavby provést jeho technické schválení a zažádat o ověřovací provoz.

### **B.2. Provozní a dopravní technologie**

Kategorie dráhy:	Regionální
Číslo trati dle TTP:	307B
Trat':	Hlučín – Opava východ
Trat'ový úsek:	Dolní Benešov – Kravaře ve Slezsku
Počet kolejí:	1
Trat'ová rychlost:	70 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700m
Trakce:	nezávislá
Centrální vytápění vozů:	ano
Trat'ové zab. zař.:	žádné, provoz řízen dle předpisu SŽDC D3

#### **PZS v km 8,130:**

##### **Stávající stav**

Kategorie PZS: 3SNLI (bez pozitivní signalizace, bez závor, s přenosem na JOP žst. Kravaře ve Slezsku a kolejovou desku dopravní D3 Dolní Benešov)

Počet stožárů výstražníků: 2  
Počet světelných výstražníků: 2

#### **Nový stav**

Kategorie PZS: 3ZBLI (s pozitivní signalizací a celými závory, s přenosem informací na JOP v DK žst. Kravaře ve Slezsku, na strojvedoucího pomocí přejezdníků a na kolejovou desku v dopravně D3 Dolní Benešov)

Délka přibližovacích úseků: pagerem (tlačítkem)/929m  
Počet stožárů výstražníků: 3  
Počet světelných výstražníků: 4  
Počet závor: 2

Přejezd P7884 v km 8,130 se nachází na trati Hlučín - Opava východ v záhlaví dopravní D3 Dolní Benešov směrem od žst. Kravaře ve Slezsku. Traťová rychlost v traťovém úseku je 70 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700m. Organizování a provozování drážní dopravy na trati Hlučín – Opava východ je dle předpisu SŽDC D3. Realizací stavby se parametry trati nezmění. Realizací stavby dojde ke zlepšení bezpečnosti účastníků silničního a železničního provozu.

### **B.3. Vliv stavby na životní prostředí**

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Stavba se nenachází v CHKO. Nedojde k zásahu do krajinných systémů či do krajinného rázu, nedojde k trvalému záboru půdního fondu. Zemina z výkopů bude opět použita pro zához. Stavba nevyžaduje žádné zdroje vody (nemá výrobní charakter), neovlivní vodní poměry ve vodních tocích a nebude mít na ně negativní vliv. Stavba sama se nachází v ochranném pásmu dráhy.

#### **B.3.1. Lesní pozemky**

Realizací stavby nebudou přímo dotčeny žádné lesní pozemky ani jejich ochranné pásmo.

#### **B.3.2. Znečištění ovzduší a hluk**

Bodové zdroje znečištění ovzduší během a po realizaci stavby se nepředpokládají. Dočasným plošným zdrojem znečištění ovzduší a hluku bude v omezené míře stavba samotná v době realizace, zejména při manipulaci s materiálem a odpadem. Tento negativní jev bude působit pouze po omezenou dobu stavebních prací a lze jej eliminovat technologickou kázní dodavatele na přijatelnou míru.

#### **B.3.3. Vodní toky**

Nová kabelová trasa bude překonávat také některé umělé stavby (propustky) na drážním pozemku. Provedení kabelové trasy přes tyto stavby bylo projednáno s jejím správcem (SŽDC OŘ Ostrava, Správa mostů a tunelů) a jednotlivé způsoby uložení jsou zakresleny na výkresech a uvedeny v technické zprávě provozního souboru PS01. Způsoby provedení kabelové trasy na umělých stavbách žádným způsobem nesnižují světlost propustků a nemají na ně žádný negativní vliv. Zahájení prací na propustcích je nutné min. s týdenním předstihem oznámit místnímu správci, eventuálně přizvat SMT k předání staveniště. Po dokončení stavby požaduje správa mostů a tunelů doložit zaměření průběhu kabelových tras na mostních objektech a zakres polohy kabelových rezerv. Při výstavbě musí být podniknuta taková opatření, aby nedošlo k úniku škodlivých látek. Zhotovitel musí mít na zřeteli zejména technický stav strojů pracujících na stavbě. Stavební či jiný materiál nebo stavební technika nesmí být ukládána do průtočného profilu vodního toku a jeho bezprostředního okolí.

#### **B.3.4. Odpady**

Stavba jako každý stavební záměr produkuje odpad. Odpad vzniklý realizací stavby lze roztřídit dle zákona č.185/2001 Sb. (a jeho prováděcích vyhlášek – vyhláška č. 93/2016Sb. – Katalog odpadů) do následujících kategorií:

<b>Kód:</b>	<b>Odpad:</b>	<b>Kategorie:</b>	<b>Množství (t):</b>
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	16,8
170101	Beton	O	6,74
170405	Železo a ocel	O	4,7

170204 Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné  
N

4,1

170203 Plasty	O	0,04
191204 Plasty a kaučuk	O	0,04
160214 Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	O	1,0
160602 Nikl-kadmiové baterie a akumulátory	N	0,1
170508 Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	O	124,2
170504 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	264,4

Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií ve shromažďovacích prostředcích v místě vzniku (tj. v místě stavby) a předávány oprávněným osobám k využití či odstranění, viz § 12 odst. 3 zákona o odpadech. Původce odpadů je povinen dodržovat, mimo jiných, povinnosti uvedené v § 16 zákona o odpadech. Původce odpadů je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady a v případě, že produkuje nebo nakládá s více než 100 kg nebezpečných odpadů za kalendářní rok nebo s více než 100 tunami ostatních odpadů za kalendářní rok zasílá každoročně do 15. února následujícího roku pravdivé a úplné hlášení o druzích, množství odpadů a způsobech nakládání s nimi obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa provozovny. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s prováděcími právními předpisy (zejména s vyhláškou MŽP č. 93/2016 Sb., 383/2001 Sb. a 294/2005 Sb.). Zhotovitel, stavební dozor i osoba odpovědná za uzavírání smluv se zhotoviteli budou dodržovat ustanovení směrnice SŽDC č. 96 o nakládání s odpady. V rozpočtové části stavby jsou vyhrazeny prostředky na likvidaci odpadů stavby.

#### **B.4. Odolnost a zabezpečení stavby**

Při pokládce je nutno dodržovat platné normy a předpisy SŽDC. Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce, předpisu SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a v normách ČSN, TNŽ, ON. Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zamla Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních zaměstnanců. Vedoucí prací zajistí, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům, musí zajistit dozor a provádět školení pracovníků. Ruční výkopy a protlakové jámy budou zřetelně označeny a zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků dráhy a cestujících. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 91/1995 Sb.

#### **B.5. Dopravní opatření**

Železniční přejezd zůstane napojen na stávající dopravní infrastrukturu. Realizace stavby vyžaduje změnu silničního značení, kdy značku A30 (Železniční přejezd bez závor) bude nahrazena značkou A29 (Železniční přejezd se závorami). Rekonstrukce přejezdové komunikace, rekonstrukce propustku v oblasti přejezdu a rušení izolovaných styků bude prováděna za úplné výluky železniční dopravy v délce 23 dnů. Silniční uzavírka bude po dobu 25 dnů.

#### **B.6. Trvalé a dočasné zábery pozemků ze ZPF a PUPFL**

Pro realizaci stavby nejsou nutné trvalé ani dočasné zábery pozemků s ochrannou ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa.

#### **B.7. Bezbariérové užívání**

Rekonstruovaná přejezdová konstrukce bude umožňovat bezbariérové užívání. Přejezdové zařízení bude vybaveno signalizačním zařízením pro nevidomé a slabozraké. Závary budou doplněny doplňkem břevna ZSH (zábrana slepecké hole) dle vyhlášky č.398/2009 Sb. v místech, kde závora přehrazuje komunikaci pro pěší.