

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

---

### Obsah Souhrnné části:

<b>B.1</b>	<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....</b>	<b>2</b>
B.1.1	POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE.....	2
B.1.2	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY .....	6
<b>B.2</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....</b>	<b>8</b>
<b>B.3</b>	<b>VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>8</b>
B.3.1	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	9
B.3.2	ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA .....	12
B.3.3	NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ .....	12
<b>B.4</b>	<b>ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY .....</b>	<b>12</b>
B.4.1	Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE.....	12
<b>B.5</b>	<b>ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ.....</b>	<b>14</b>
<b>B.6</b>	<b>ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY .....</b>	<b>15</b>
<b>B.7</b>	<b>ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU STAVBY PŘI JEJÍM UŽÍVÁNÍ.....</b>	<b>15</b>
<b>B.8</b>	<b>NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE .....</b>	<b>15</b>
<b>B.9</b>	<b>NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>16</b>
<b>B.10</b>	<b>CIVILNÍ OCHRANA.....</b>	<b>16</b>
<b>B.11</b>	<b>GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI.....</b>	<b>16</b>
<b>B.12</b>	<b>ORGANIZACE VÝSTAVBY .....</b>	<b>16</b>
B.12.1	NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY .....	16
B.12.2	VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU .....	17
B.12.3	POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU.....	17

## B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1.1 POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE

#### B.1.1.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Požadavky jsou dány charakterem stavby na dráze, na které jsou vydány vzorové listy SŽDC, TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí.

#### B.1.1.2 Stručný popis technického řešení

Zabezpečovací zařízení je řešeno provozním souborem:

- **PS 01 : PZS přejezdu v km 1,919**

Přejezd s označením P255 v km 1,919 je křížením regionální trati s komunikací II.tř. č. 222 v obci Mírová.

Přejezd bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy PZS 3 SBI (dle ČSN 34 2650 ed.2). Předpokládá se použití ekonomicky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky.

Na přejezdu budou osazeny čtyři výstražníky tj. vlevo i vpravo komunikace. Výstražníky budou plastové s pozitivní signalizací a nerozbitnými optikami, které budou osazeny reflexní dopravní značkou se žlutým zvýrazněním A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

Přejezd bude vybaven pozitivní signalizací, ovládání bude automatické pomocí jízdy železničních vozidel. Jako prvky pro spolupůsobení vlaku budou použity počítače náprav se směrovým výstupem. Přibližovací úseky PZS jsou vypočteny a situovány na návrhovou traťovou rychlost 60 km/hod. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem bude využito překřížení vnitřních snímačů počítačů náprav. Očíslování snímačů počítačů náprav a jednotlivých úseků PN viz dokumentace.

Indikační a ovládací prvky budou přenášeny do obsazené dopravní – žst. Chodov. Vzhledem k plánované přestavbě SZZ Chodov budou tyto prvky umístěny do samostatné kolejové desky, připevněné vpravo na boku sekce 7P ovládacího pultu SZZ Chodov.

Informace o stavu PZS bude zpracovávána do odjezdových návěstidel v žst. Chodov. V budoucnu, po rekonstrukci (případně v rámci rekonstrukce) SZZ v žst. Chodov, dojde k zapracování stavu PZS i do předpokládaného nového TZZ Chodov – Nová Role.

Logika PZS bude doplněna vhodným typem záznamového a diagnostického zařízení pro kontrolu činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení s napojením na systém diagnostiky, který bude vybudován v žst. Chodov v rámci připravované stavby „Peronizace ŽST Chodov“. Monitorováno bude i otevření dveří RD.

Na reléovém domku, na venkovní stěně v místě zajištěné viditelnosti na přejezdy, bude umístěn venkovní telefonní objekt zapojený do TT Chodov – Nová Role a skříňka místního ovládání přejezdu.

Logika PZS bude mít samostatné napájení. Baterie budou bezúdržbové v klimatizované skříni.

V rámci tohoto PS bude vybudována nová kabelizace mezi reléovým domkem PZS a kolovými čidly počítačů náprav. Mezi reléovým domkem a novými výstražníky. Pro přenos nutných informací o stavu PZS, ovládání a diagnostiky bude provedena pokládka závislostního kabelu.

Pro napojení VTO bude proveden výpich z traťového kabelu. Stávající traťový kabel bude v rozsahu nově prováděné kabelizace obnoven.

Přejezd se nachází v intravilánu a bude tedy doplněn o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

V zapojení PZS bude použito i vyloučení výstrahy na přejezdu při zavedeném dopravním klidu.

Dodaný systém počítačů náprav musí splňovat požadavky uvedené v „Základních technických požadavcích pro počítače náprav“. Navržený systém musí umožňovat dálkový reset počítačů náprav, který bude možné provést z JOP. Jednotlivé snímače počítačů náprav budou uzemněny. Důsledně budou použity přepětové ochrany doporučené výrobcem.

Doby PZS budou měřeny mikroelektronickými časovými jednotkami s bezpečnou komparací na výstupu a bezpečným projevem v případě poruchy.

Přejezdové zařízení bude důsledně vybaveno přepětovými ochranami (selektivně I. – III. stupeň).

- **SO 01 : Železniční svršek v km 1,919**

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. V úseku sanace bude sneseno kolejové pole tv. S49 na dřevěných pražcích v celkové délce 37,5 m a nahrazeno novým kolejovým polem tv. S49 na pražcích dřevěných s žebrovými podkladnicemi. Upevnění bude v místě přejezdu s antikorozní úpravou.

Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců.

V celém úseku snesené koleje bude šterkové lože nové a upraveno na předepsaný tvar. Rovněž v úseku, kde je navržena směrová a výšková úprava stávající koleje bude šterkové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

Celkově bude směrově a výškově upraveno cca 197 m koleje (včetně nového svršku), tj celý oblouk ve kterém se nachází žel. přjezd včetně krajních přechodnic. Přejezd se v celé své délce nachází v přechodnici, převýšení v navrženém oblouku  $r=180$  m je navrženo  $D=20$  mm.

Navržené směrové úpravy jsou na traťovou rychlost  $v=40$  km/h.

- **SO 02 : Železniční spodek v km 1,919**

V současnosti neexistuje odvodnění železničního spodku pod přejezdem v km 1,919. Rovněž odvodnění úseku koleje před a za vlastním přejezdem je nevyhovující. V rámci zpracování aktualizace této přípravné dokumentace byl proveden geotechnickým průzkum pražcového podloží včetně zatěžovací zkoušky. Návrh jednotlivých konstrukčních vrstev byl potom stanoven na základě tohoto průzkumu (je obsažen v jiné části dokumentace)

**Konstrukční vrstvy**

*Sanace železničního spodku vychází z požadavků daných zadáním.*

*Pro  $E_{pzlep} = 40 \text{ MPa}$  bylo nově navrženo :*

*- podkladní vrstva štěrkodrti fr. 0-32mm tl. 350 mm*

*- vrstva zlepšené zeminy(vápno, cement) min. tl. Po zhutnění tl. 300mm*

Rozsah navržené sanace je zřejmý ze situace stavby a zahrnuje jak prostor pod nově navrženou přejezdovou konstrukcí, tak ZKPP před a za vlastním přejezdem v délce 10,0 m.

Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 % vlevo do navrženého trativodu.

Odvodnění tělesa žel. spodku bude svedeno trativodem DN 150 mm navrženým vlevo koleje s vyústěním přes kontrolní šachtu na drážní těleso. Spád trativodního potrubí je navržen 5 ‰.

- **SO 03 : Přejezdová konstrukce v km 1,919**

Přejezdová konstrukce je navržena celopryžová z vnějších a vnitřních pryžových panelů.

Celková šířka bude 13,20 m, z toho krajní část ve směru na Chodov v šíři 1,5 m bude sloužit jako pás pro chodce a cyklisty. Tento pás bude sloučen s vozovkou pro automobilovou dopravu a oddělen výrazným barevným pruhem. Konstrukce pásu pro přechod pěších a přejezd cyklistů bude stejná, jako konstrukce přejezdu pro automobilovou dopravu.

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace (vše na pozemku ve vlastnictví investora). V komunikaci směrem od Chodova před železničním přejezdem je navrženo umístění šterbinového žlabu v dl. 8,0 s vyústěním za komunikaci přes tvárnice TZZ4 do terénu.

Délka úpravy komunikace (viz. příčný řez) bude cca 6,3 m směrem na Chodov a cca 7,6 m směrem na Mírovou. Úprava vozovky nepřesáhne hranice pozemku SŽDC. Při projednávání tohoto návrhu nevznikl požadavek na rozšíření komunikace v místě žel. přejezdu.

Skladba vozovky byla zvolena podle TP 78 Katalogu vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení II. Navržená skladba vozovky je zaměnitelná.

Nově bude zřízen přístupový chodník ze strany od Mírové s napojením na přechod pro pěší. Chodník plynule naváže na stávající chodník š. 1,0 m vedoucí k přejezdu. Nový chodník (navržena šíře 1,5m, délky 6,7m) na pravé straně trati, bude zakončen na hranici pozemku SŽDC.

Chodník na levé straně trati ve směru od Chodova je součástí jiného projektu. Řeší jej projekt: „Chodov, Karlovarská ulice chodník, veřejné osvětlení, odvodnění.“ Tento chodník bude po dohodě s projektantem přiveden až k přejezdové konstrukci. V době vyhotovení této aktualizace přípravné dokumentace byla výše uvedená stavba před realizací, tudíž je nutno v dalším stupni této dokumentace tj. v PS prověřit stav nových chodníků po obou stranách koleje a upravit situační zakres dle skutečnosti (např. na základě geodetického přeměření).

Konstrukce chodníku bude mezi betonové obrubníky - dlažba tl. 60 mm uložena do kladecí vrstvy tl. 30 mm, ta bude na podkladu ze štěrkodrti tl. 250 mm.

- **SO 04 : Elektrická přípojka v km 1,919**

V místě stávajícího přejezdu není k dispozici žádný vhodný přípojný bod pro napájení NN. Výstavba nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 1,919, kde v současné době není žádná technologie – zabezpečení pouze výstražnými kříži, si vyžádá

novou přípojku NN. Vhodné doporučené místo napojení je stávající rozváděč NN v reléové ústředně, viz vyjádření SŽE: „Technologie zab. zař. přejezdu v km 1,919 trati Chodov – N. Role, bude napájena ze stávajícího hlavního rozváděče reléové ústředny v ŽST Chodov. Z něho bude kabelem CYKY 4x25 napojen podružný rozváděč RP1, umístěný u reléového domku (RD) přejezdu integrovaně s telefonním objektem (případně skříňkou místní obsluhy).

V rámci výstavby nové technologie přejezdu bude postaven i RD u kterého bude umístěn plastový samostatně stojící pilířek se skříní podružného rozváděče RP1. Do ní bude od elektroměru nově protažen kabel CYKY 4Jx25.

#### **B.1.1.3 Požadavky na stavebně technická řešení**

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách 266/94Sb. a je v souladu s příslušnými vyhláškami Ministerstva dopravy. Dokumentace splňuje požadavky a směrnice SŽDC s.o.

Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Navržené vnější prvky zabezpečovacího zařízení jsou sestaveny z běžně používaných a zavedených prvků používaných v provozu SŽDC.

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

Navrhne-li dodavatel v soutěži zabezpečovací zařízení, které není na síti SŽDC zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu SŽDC.

#### **B.1.1.4 Podmiňující předpoklady**

- **Přeložky inženýrských sítí**

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

- **Podmiňující, vyvolané a jiné související investice**

Stavba v rozsahu daném touto dokumentací je realizovatelná samostatně a není podmíněná jinými stavbami.

Stavba, její dokončení a zprovoznění v rozsahu daném touto dokumentací je projekčně koordinována s připravovanou stavbou SŽDC „Peronizace ŽST Chodov“.

- **Zabezpečení vodního hospodářství**

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

- **Jiná omezující opatření**

Při realizaci stavby budou nutné výluky a uzavírky, jejichž rozsah je popsán v kapitole B.12.2. Vzájemná koordinace při realizaci stavby bude řešena podle potřeb provozu ve spolupráci s dodavatelem stavby, investorem a SŽDC s.o. OŘ Ústí nad Labem.

## B.1.2 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY

### B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

Byl proveden detailní průzkum na místě přejezdu a v příslušné železniční stanici. V úseku předpokládané kabelizace byl proveden návrh kabelové trasy.

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

V místě přejezdu byl proveden geotechnický průzkum.

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

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

- **Geodetické a mapové podklady**

Pro zpracování přípravné dokumentace bylo použito těchto podkladů:

- Zadávací podmínky pro zpracování přípravné dokumentace
- Katastrální mapy obvodu stavby
- Geodetické zaměření obvodu stavby (SŽG)

Kopie otisků částí mapových listů katastrální mapy jsou součástí této dokumentace (*viz část C.3. Snímky katastrální mapy.*)

Údaje o průběhu podzemních vedení a inženýrských sítí byly zjištěny a ověřeny správci. Sítě byly zakresleny do situace v měřítku 1:1000.

Před zahájením stavby bude nutné prověřit průběh jednotlivých podzemních řadů vzhledem k aktualizaci k době, ve které byly vydány.

### B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech

- **Dotčená ochranná pásma**

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

- sdělovací síť **Telefónica Czech Republic, a.s.**
- elektrická síť nadzemní, podzemní vedení **ČEZ Distribuce, a.s.**
- plynovody STL a VTL - **RWE Distribuční služby s.r.o.**
- kabely **ČD-Telematika, a.s.**
- zařízení ve správě **SŽDC, s o., OŘ Ústí nad Labem**

Seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace část. H.-Doklady. Podmínky uvedené ve vyjádření jednotlivých správců sítí je nutné respektovat.

- **Chráněné části území a kulturní památky**

V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.

Stavba se nenachází v blízkosti chráněné krajinné oblasti. Záměr stavby nezasahuje za hranice žádné stávající evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a představuje zásah takového charakteru, který nemůže ani druhotně negativně ovlivnit předmět ochrany jakékoliv složky

soustavy NATURA 2000 dle vyjádření KÚKK odb. životního prostředí č.j. 2251/ZZ/14 ze dne 11.7. 2014.

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

#### **B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů**

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy na dražním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň, proto v rámci stavby nedojde k jejímu kácení. Bude provedeno pouze vyřezání náletových křovin při provádění kabelizace mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před přejezdníky. Stavba - pozemek dráhy se nachází ve vzdálenosti do 50m od lesa.

#### **B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL**

Při realizaci stavby nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu.

Při realizaci stavby nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa, pouze obvod stavby - pozemek dráhy se nachází ve vzdálenosti do 50m od lesa.

#### **B.1.2.5 Územně technické podmínky**

- **Rozsah a uspořádání staveniště**

Staveniště se nachází v katastrálních územích:

Mírová	:	361; 379	– ČR, SŽDC, s.o.
Mírová	:	144/2	– Obec Mírová
Mírová	:	383	- Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje
Mírová	:	378	– Město Loket
Dolní Chodov	:	1188/1; 1138	– ČR, SŽDC, s.o.
Dolní Chodov	:	1188/5; 1055/11	– ČD a.s..
Dolní Chodov	:	238/2	– Město Chodov

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

Skládku materiálu bude možné zřídit na pozemcích SŽDC s.o. u přejezdu a v prostoru ŽST Dolní Chodov.

- **Zajištění příjezdu na staveniště**

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a též z kolejí SŽDC.

- **Zajištění přívodu vody a energií**

Potřebný příkon elektrické energie bude zajištěn ze stávajících distribučních sítí.

- **Údaje o dopravních trasách**

Stavba je zaměřena na výstavbu nového zabezpečovacího zařízení na železniční dopravní síti. Jako dopravní trasu pro přesun rozhodujících dodávek k řešeným přejezdům je možno využít silnici II/222 a místní komunikace.

**B.1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách**

Stavba v rozsahu daném touto dokumentací je realizovatelná samostatně a není podmíněná jinými stavbami.

Stavba, její dokončení a zprovoznění v rozsahu daném touto dokumentací je projekčně koordinována s připravovanou stavbou SŽDC „Peronizace ŽST Chodov“.

**B.1.2.7 Údaje o bilancích zemních prací**

V rámci stavby nedojde k významnému přesunu odkopané zeminy.

**B.1.2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

Převážná část stavby se nachází na pozemcích ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty s.o.

Část stavby je umístěna na pozemcích jiných majitelů. S majiteli dotčených pozemků (viz. *Průvodní zpráva část A.1*) budou uzavřeny smlouvy o zřízení věcného břemene, případně o odkupu.

**B.1.2.9 Výjimky z předpisů a norem**

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

**B.1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby**

Projektová dokumentace bude vypracovaná v členění a rozsahu dle Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ vydané dne 30.06.2006 pod č.j. : 13 511/06-OP.

Dokumentace bude vypracována zhotovitelem vybraným na základě soutěže o tuto zakázku.

V dalším stupni bude nutné provést ověření výskytu a polohy inženýrských sítí, vzhledem k době zpracování projektové dokumentace.

**B.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

Stavba jako jeden celek řeší náhradu stávajícího zabezpečení výstražnými kříži na přejezdech **P255** v km 1,919 trati Chodov – Nová Role novým světelným zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3SBI**. Součástí stavby je i stavební úprava přejezdové konstrukce.

Cílový stav po realizaci tj. traťová rychlost, druh trakce a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před provedením rekonstrukce.

**B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ 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.

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

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

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Stavba bude realizována převážně na pozemcích SŽDC s.o. a v ochranném pásmu dráhy a svým charakterem se nevymyká obvyklým drážním stavbám, realizací stavby nedojde ke zhoršení životního prostředí.

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

Odpad bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady. Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. a jsou vyjmenovány v kapitole B.5 této zprávy.

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

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

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

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

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

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

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

Dodavatel je povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik upozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět Magistrát města Karlovy Vary - Úřad územního plánování a stavební úřad a HZS Karlovarského kraje. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

#### **Havarijní plán:**

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

**HZS Karlovarského kraje**

**Hasičskou záchrannou službu SŽDC**

**Povodí Ohře, státní podnik, (Bezručova 4219, Chomutov)**

**Magistrát města Karlovy Vary - Úřad územního plánování a stavební úřad (U Spořitelny 2)**

**Magistrát města Karlovy Vary – Odbor životního prostředí (U Spořitelny 2)**

**Policie ČR**

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 Cheb	Operační středisko	972 443 444 972 443 150 606 443 874
Povodí Ohře, státní podnik	Vodohospodářský dispečink Ohře	606 757 460, 474 624 200
Magistrát města Karlovy Vary - Úřad územního plánování a stavební úřad (U spořitelny 2)	Úřad územního plánování a stavební úřad	353 118 111
Magistrát města Karlovy Vary – Odbor životního prostředí	Odbor životního prostředí	353 118 111
Policie ČR	Tísňová linka	158

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

organizace	zástupce	kontakty
investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o.(SŽDC, s.o.)	Ing. Pavel Dočekal	972 524 153 e-mail: docekal@szdc.cz
zhotovitel:		

### B.3.1.1 Ochrana přírody

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku. V okolí stavby se nenacházejí zvláště chráněná území a lokality soustavy NATURA 2000. Během stavby nedojde k zásahu do významných krajinných prvků.

Viz. část H.- Doklady, vyjádření Magistrátu města Karlovy Vary, odboru životního prostředí: Bez připomínek.

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

Stavba nevyžaduje kácení mimolesní zeleně.

Viz. část H – Doklady, vyjádření Magistrátu města Karlovy Vary, odboru životního prostředí.

### B.3.1.3 Vliv stavby na vodoteče

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. Viz. část H – Doklady, vyjádření Magistrátu města Karlovy Vary, odboru životního prostředí.

### B.3.1.4 Hlukové studie

Je předpoklad, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době od 7:00 do 21:00 mohou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

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

### B.3.1.5 Vliv vibrací

Při výstavbě PZS v rámci stavby nedojde k výrazné zátěži z hluku a vibrací oproti dnešnímu stavu. Viz. část H – Doklady, vyjádření Krajské hygienické stanice

### B.3.1.6 Rozptylové studie

V období výstavby může dojít ke znečištění ovzduší z důvodu prašnosti vznikající při manipulaci se zeminami a stavebními materiály. Jedná se o krátkodobé a jednorázové znečištění v těsné blízkosti stavby. V rámci stavebních prací bude docházet ke zvýšenému pohybu dopravní techniky. Vzhledem k dopravě v území nebude jejich krátkodobý vliv významný.

Jelikož součástí stavby nebude recyklace štěrkového lože, není nutné zpracovávat rozptylovou studii.

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

Stavbou nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí. Viz. část H – Doklady, vyjádření Krajské hygienické stanice

#### **B.3.1.8 Biologický průzkum**

Stavba nevyžaduje biologický průzkum.

#### **B.3.1.9 Průzkum radonového rizika**

Stavba nevyžaduje průzkum radonového rizika.

### **B.3.2 ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA**

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

### **B.3.3 NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLVŮ**

Je předpoklad, že v rámci stavby nebudou práce prováděny v době nočního klidu. Zhotovitel bude udržovat stavební mechanismy a nákladní automobily v odpovídajícím technickém stavu, před výjezdem ze staveniště na silnici budou vždy očištěny. Bude docházet k pravidelné očiště příjezdových komunikací na staveniště. V případě havárie se bude postupovat podle havarijního plánu.

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

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

### **B.4.1 Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE**

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

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

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

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti přímo mistr nebo vedoucí čety a pracují zde

nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

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

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

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

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

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

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

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

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky vyhlášky:

- Zákoníku práce – zákon č.262/2006 Sb.
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- TNI 34 3100 a ČSN EN 50110-1 ed. 2:2005 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě
- Zákon č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.494/2001 Sb. o evidenci pracovních úrazů
- Vyhláška ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů
- č. 324/90Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích
- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. zařízení
- ČSN 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnosti na trakčním vedení a v jeho blízkosti

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví vyhláška č. 324/90Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích, ustanovení Zákoníku práce § 132 – 138 a příslušné ČSN. Vyhláška číslo 324/90Sb. je závazná pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Ve vyhlášce jsou stanoveny základní povinnosti, především se jedná o:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje
- vést evidenci o školení
- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami
- zajistit označení staveniště

- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

Při stavební činnosti musí být technologie stavby zvolena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí. Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

## B.5 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

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

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

Odpady vzniklé při stavbě jsou zaříděny dle Katalogu odpadů - vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. Nebezpečné odpady podle § 6 odst. 1 a 2 zákona jsou označeny v symbolem "\*". Jedná se převážně o odpady Skupiny katalogu odpadů č. 17 „Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)“:

Odpady vzniklé výkopovými pracemi:

- **17 05 04** – čistá výkopová zemina – odkop (265 t)

Odpady vzniklé kolejovými úpravami:

- **17 01 01** – beton z demolice objektů, zákl. TV (0,66 t)
- **17 05 01** – hlušina a kamenivo-svršek (159,54 t)
- **17 03 02** – vybouraný asfaltový beton (76 t)
- **17 02 04** – použité dřevěné prahce (5,04 t)

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení:

- **17 04 05** – žel. šrot-konstr., stožáry, kolej (0,1 t)
- **17 04 08** – zbytky kabelů, vodičů (0,12 t)

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

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

**Nakládání s použitými dřevěnými prahci:**

- použité dřevěné prahce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem 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 prahce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby),

- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny“.

Seznam možných skládek (vzdálenost od stavby):

- SATER – CHODOV, spol. s.r.o., skládka TKO a PO Chodov, Vintířov (2 km)
- A.S.A., spol.s.r.o., Regionální centrum pro nakládání s odpady Tisová, Březová (20,5 km)
- Technická služba Nová Role, s.r.o., Nová Role – skládka odpadů, Božičany (4 km)

## B.6 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Po ukončení stavby zůstane zachována průjezdnost komunikací bez změny parametrů.

Je nutné, aby během výstavby zůstala zachována průjezdnost komunikací (*popřípadě přístup*) pro záchranná vozidla Požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušným SDH.

Na zemní kabelové vedení nejsou z hlediska požární bezpečnosti staveb žádné požadavky. Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách. Vstupy do všech objektů budou utěsněny hmotami s reakcí na oheň A1 a s odolností EI 15-45.

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

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

Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách.

Stav požární ochrany se po dokončení této stavby nezmění.

## B.7 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU STAVBY PŘI JEJÍM UŽÍVÁNÍ

Je řešeno v části D – Technologická část (Železniční zabezpečovací zařízení).

## B.8 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 1,919 se nachází v intravilánu a bude v souladu s vyhláškou č. 577/2004 Sb. (*jíž se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb, kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů*) doplněno o zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

## **B.9 NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

Na stavbu nebudou mít vliv negativní účinky vnějšího prostředí.

## **B.10 CIVILNÍ OCHRANA**

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

## **B.11 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI**

Vzhledem k účelu stavby nebyl zpracován dynamický průběh rychlosti (nejde ani o modernizaci či rekonstrukci vedoucí ke zvýšení traťové rychlosti).

## **B.12 ORGANIZACE VÝSTAVBY**

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

### **B.12.1 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY**

Stavba jako jeden celek řeší náhradu stávajícího zabezpečení výstražnými kříži na přejezdech **P255** v km 1,919 trati Chodov – Nová Role novým světelným zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3SBI**. Součástí stavby je i stavební úprava přejezdové konstrukce.

Postup výstavby:

- Realizační projektová dokumentace
- Technická příprava, objednávky materiálu
- Příprava technologie v montážním zázemí zhotovitele
- Realizace kabelových tras
- Příprava úprav navazujících ZZ
- Realizace stavebních úprav přejezdu.
- Osazení reléového domku a výstavba nového PZS
- Montáž výstražníků, usazení a montáž všech venkovních prvků a dokončení kabelizace
- Dokončení montáží a aktivace PZS
- Komplexní zkoušky, technické prohlídky
- Zkušební provoz



- Dokumentace skutečného provedení, geodetické zaměření

Dodavatel stavby bude určen na základě výběrového řízení, součástí dalšího stupně projektové dokumentace bude i vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem.

### **B.12.2 VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU**

Pro rekonstrukci úrovněového křížení bude nutná vyluka traťové koleje v délce 72 hodin pro demontáž staré přejezdové konstrukce, snesení kolejového pole, zemní práce, sanace, odvodnění, zřízení šterkové pláne, položení nového kolejového pole, dosypání šterku, SPK ASP, zřízení termitových svarů, zřízení přejezdové konstrukce a konečné úpravy povrchu silniční komunikace.

Součástí výluky koleje bude i uzavírka komunikace II/222 v místě přejezdu. Doprava bude vedena po objízdne trase.

Po třech týdnech provozu bude nutná jednodenní výluka traťové koleje v rozsahu cca 8 hodin pro konečnou úpravu GPK a dokončovací práce.

### **B.12.3 POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ 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. vyhláška 177/95Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců.

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