

Razítko oprávněné osoby:

Datum:

S-kód:										Stupeň dokumentace:					Část:					Objekt:										Podobjekt:					Příloha:					Revize:				
5	6	2	2	0	0	0	1	4	0	-	P	D	P	S	-	B	8	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	1	-	0	0	1	-	P	0	1		

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Vzhledem k tomu, že se stavba nachází v obytné oblasti jsou sice jisté možnosti připojení na stávající rozvody vody, kanalizace, elektrické energie nebo telefonu, ale přesto by bylo dobré brát nutnost vlastního zajištění elektřiny a záměsové, ošetrovací i pitné vody v potaz. Proto je počítáno s jejich dovozem a vyprodukováním energie pomocí elektrocentrály, betonová směs se zde bude rovněž navážet. Telefonické spojení by mělo probíhat nejlépe formou mobilů či vysílaček.

b) odvodnění staveniště

Veškeré plochy jsou odvodněny do přilehlé stávající kanalizace.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

K příjezdu na stavbu je možno použít jak drážní dopravu z ŽST Bruntál, tak také automobilovou ze silnice I/45 – ulice Krnovská.

V bezprostřední blízkosti místa, kde budou probíhat práce jsou k dispozici všechny základní inženýrské sítě. S jejich využitím se ovšem nekalkuluje a předpokládáme tak, že si zhotovitel potřebu elektřiny i dalších komodit zajistí z vlastních zdrojů.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Provádění stavby nebude mít negativní vliv na okolní stavby ani pozemky.

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

V místech přístupu ke stavbě nebo tam kde je povolen pohyb osob v obvodu staveniště, bude třeba důsledně dodržovat nejen BOZP, ale také zajistit bezpečnost veřejnosti organizačně i technicky (pomocí oplocení, vymezení pásu území ap.).

S kácením dřevin se zde neuvažuje. Pro provizorní komunikaci budou provedeny skřívky ornice a po demontáži provizorní komunikace bude provedeno zpětné rozprostření těchto zemin a obnoveno zatravnění.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Pro potřeby ZS je proveden dočasný zábor na části parcely 2623/1 k. ú. Bruntál-město.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Protože se stavbou dotčené místo vyskytuje v obytné zástavbě je nutné, aby byl v rámci opatření po celou dobu trvání rekonstrukce umožněn, formou jakéhosi vymezeného provizorního koridoru nebo dřevěné lávky přes stavební jámu také pohyb pěších. Všechny výkopy i další potencionální překážky v okolí jsou tedy patřičně zabezpečeny a obehnány např. mobilním zábradlím nebo páskou s červenobílými pruhy, což má za úkol minimalizovat riziko pádu kolemjdoucích osob či případných jiných nepříjemných úrazů.

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Původcem odpadu je zhotovitel stavby, který spravuje i příslušnou dokumentaci s ohledem na finanční náklady stavby, buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“, kterou písemně předloží při ukončení díla zástupci Správy železnic a jenž musí po realizaci ještě archivovat po dobu minimálně 5 let. Veškeré vznikající odpady budou předávány pouze oprávněným osobám a to podle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Druhy a množství odpadů jsou evidovány a doklady o nakládání s nimi budou předloženy u kolaudace stavby. Odpady jsou stavebníkem zařazovány pod čísla dle katalogu odpadů – vyhláška č. 8/2021 Sb.

Veškerý vytěžený materiál je majetkem Správy železnic. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí SŽDC č. 42. Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění jejich maximálního množství před produkcí samotného odpadu.

Nakládání s odpady je řízeno především zákonem č. 541/2020 Sb., jehož ustanovení upravují tyto další vyhlášky, nařízení vlády a metodické pokyny:

č. 8/2021 Sb.	Vyhláška o Katalogu odpadů
č. 94/2016 Sb.	Vyhláška o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
č. 294/2005 Sb.	Vyhláška o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu
č. 341/2008 Sb.	Vyhláška o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady
č. 352/2005 Sb.	Vyhláška o podrobnostech nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady
č. 383/2001 Sb.	Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady
č. 374/2008 Sb.	Vyhláška o přepravě odpadů

Původce má povinnost při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. Odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity nebo odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví, životní prostředí nebo zvířata a

je v souladu se zákonem a k němu se vztahujícími se právními předpisy. Na každého, kdo od zhotovitele převezme, přecházejí povinnosti původce.

Uložením na skládku mohou být odstraňovány pouze ty odpady, u nichž jiný způsob odstranění není dostupný nebo by přinášel vyšší riziko pro životní prostředí nebo lidské zdraví, a pokud uložení odpadu na skládku neodporuje příslušným právním předpisům.

Původce je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo zneškodnění a je povinen zařadit odpad podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů (vydán vyhláškou MŽP č. 381/2001 Sb., v platném znění).

Odpady musí být zabezpečeny před nežádoucím únikům nebo zcizením. Původce je povinen si ověřit, že ten, komu odpady předává, má oprávnění k nakládání s nimi.

Nebezpečné složky musí být náležitě zneškodněny odborným způsobem.

Přechodné skladování odpadů na zařízeních staveniště či vlastním staveništi bude omezeno na nezbytně nutnou dobu.

Při veškerém nakládání s odpady, tj. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování, budou dodržena ustanovení dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a prováděcími předpisy k tomuto zákonu).

Pozn.: Bude určen odpovědný pracovník, který bude odborně způsobilý a bude zajišťovat odborné nakládání s odpady. Tato osoba bude zastupovat zhotovitele při jednání s orgány státní správy – odpadový hospodář.

Odpady vznikající při výstavbě

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy nebo se zázemím stavby. Kromě těchto odpadů budou na staveništi vznikat odpady spojené s pracovníky, tj. většinou komunální odpad. Odpadový materiál kategorie N bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti v souladu s požadavky vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. Na ploše staveniště budou odpady místěny jen krátkodobě (do předání oprávněné osobě).

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace stavby budou tvořit odpady dle Katalogu odpadů zařazené do skupiny 17 - Stavební a demoliční odpady včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst.

Zhotovitel provede v rámci realizace stavby pro zatřídění a nakládání s odpady vzorkování kolejového lože z důvodu jeho možné kontaminace. Postupováno bude v souladu s doporučeným postupem, který je uveden v Metodickém návodu odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi. Jeden reprezentativní vzorek představuje směsný vzorek minimálně ze tří sond. V železničních stanicích, dopraven nebo jiného obdobného drážního zařízení, bude při vzorkování kolejového lože provedeno místní šetření za účasti zástupců Objednatele, správce dotčeného TÚ - DU i zhotovitele a bude určen rozsah kontaminovaných úseků s ohledem možného šíření do okolí.

V blízkosti stavby je skládka v Horním Benešově a v Dvorcích - Rejcharticích. Umístění skládek není podkladem pro výběrové řízení na zhotovitele stavby.

Železniční pražce

dřevěné: po demontáži budou likvidovány jako odpad kat.N, kód 170204 – spalovna nebo skládka S-NO.

Kamenivo a zeminy

Tvoří největší podíl z celkového objemu materiálu vytěženého při provádění stavby. Jedná se jednak o štěrk z kolejového lože ale také o zeminy kolejového spodku, tj. zemní pláně a z výkopů. Vytěžená zemina s vhodnými mechanickými a chemickými vlastnostmi bude využita ve stavbě zejména k směrovým a výškovým úpravám tělesa trati a k terénním úpravám ve stavbě. Ostatní zeminy budou uloženy na skládky.

Štěrk

Štěrkové lože stávající trati bude sejmuto a převezeno na příslušnou skládku.

Na štěrkové lože železničního svršku bude použit nový materiál.

Betonové konstrukce neznečištěné, stavební a demoliční sut'

Materiály pocházejí převážně z demolic mostních objektů (propustků). Podle Katalogu odpadů je vedena pod kódem 170101 (beton) a 170107 (stavební sut'), kategorie odpadu O.

Asfaltové betony

Asfaltové betony ze stávajících silničních komunikací a přejezdů je možno recyklovat předrcením a vrácením do obalovny k novému použití. Podmínkou je však absence dehtu.

Zbytky kabelů vodičů

Je možno zpracovat jako druhotnou surovinu, výkup (kód 170411, kat. O).

Ostatní vyzískané suroviny a odpad

Ostatní druhy odpadů z provádění stavby např. odpadní obaly, apod. budou tvořit pouze malý podíl z celkového množství odpadů. Vznik významného množství dalších než popsanych nebezpečných

odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Zemní práce budou tvořeny zejména z výkopů. Přebytečná zemina, která nebude využita při terénních úpravách, bude odvezena na skládku. Vzhledem k rozsahu prací nejsou deponie zemin požadovány.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba přinese během své vlastní realizace celou řadu škodlivin týkajících se životního prostředí. Především pak lokální hluk z přítomné mechanizace, ale také větší prašnost i koncentraci zplodin výfukových plynů. Při respektování zásad uvedených v této kapitole by však nemělo dojít k jakémukoliv výraznému ovlivnění přírody ani občanů.

Pro eliminaci negativních vlivů je dále nutno dbát základních požadavků stanovených např. protipožárními, ale i bezpečnostními předpisy, havarijním řádem apod.

Na stavbě bude běžně používána mechanizace s naftovým pohonem. Omezení škodlivin se může dosáhnout především dobrou organizací práce a údržbou techniky, jejíž motory musí proto splňovat normové míry kouřivosti (seřazením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů i brzdy produkující minimum prachového azbestu. Vozidla zaparkovaná v prostoru staveniště budou uzamčena a střežena proti možnosti odcizení, ale i poškození s případným potencionálním rizikem úniku ropných látek.

K samotným jízdám těchto automobilů je třeba co nejméně využívat volného terénu. Samozřejmostí pak je respektovat při jejich řízení veškeré zákonem dané předpisy, zejména pak stanovenou rychlost.

Po výjezdech vozidel i mechanizace ze stavby se považuje za nutné udržovat příslušnými dělníky čistotu veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu a to shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, případně také skrápěním, z důvodu možného poklesu bezpečnosti silniční dopravy.

Náklad na automobilech se musí uložit a zabezpečit při jízdě proti uvolnění, úletu obalů či spadnutí do volného terénu tak, aby nedošlo k ohrožení, ať už samotných pracovníků zhotovitele nebo jiných dalších osob.

Dobrou organizací práce je nezbytné zajistit, že se v časných ranních nebo pozdních večerních hodinách neprovádí hlukově náročné činnosti, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Dále rovněž lze, zejména pak pomocí patřičného vytěžování, maximálně snížit četnost jízd nákladních vozidel spojených s výstavbou.

Zhotovitel musí přijmout rovněž opatření, kterými budou minimalizovány dopady na akustickou situaci v blízkosti stavby a nejbližší okolní zástavby. Většina úkonů je tedy prováděna v denní době od 7:00 do 19:00 hodin, směřování nejhluchnějších činností do dopoledních časů, jakožto i souběhy práce hlučných stavebních mechanismů, vybírat vhodné stroje a organizovat veškeré úkony tak, aby ty nejhluchnější byly prováděny v hodinách, kdy je většina obyvatel mimo domov (nikoliv o víkendech či svátcích). Zhotovitel zajistí, aby hluk ani prašnost nepřesahovaly hodnoty obvyklé pro stavby podobného charakteru.

Plocha zařízení staveniště bude mimo jiné vybavena kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů. Likvidace hořlavých pozůstatků stavebních materiálů zde není rozhodně řešena pálením, ale odvozem na příslušnou skládku.

Z prostorů ZS pak budování díla nemůže produkovat škodlivé látky, jako např. pohonné hmoty, maziva, cement, přísady betonových směsí, zbytky z izolace objektů apod., které by v oblasti tekoucích vod mohly zapříčinit ekologickou havárii.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při provádění samotných činností je pak nutno dodržovat zejména:

- bezpečnostní normy ve stavebnictví B1 – B6,
- energetický zákon č. 458/2000 Sb.,
- silniční zákon, zákon o drahách i telekomunikacích,
- veškeré podnikové instrukce a nařízení související s bezpečností práce.

Stavebník musí před započatím činností zajistit rovněž zdravotní způsobilost osob podílejících se na organizování a provozování drážní dopravy dle zákona č. 266/1994 Sb., vyhlášky č. 101/95 Sb. a předpisu Zam1 Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Dá se očekávat, že zemní těleso, jenž zde bude odtěžováno obsahuje nějaké podzemní sítě. Situování jejich souběhů a případných křížení je pak zřejmé z koordinační situace stavby. Všechny

zásahy do území, například v blízkosti funkčních kabelů, lze tudíž začít pouze po důkladném prověření jejich skutečné prostorové polohy. Sondy, které toto zaměří, budou provedeny na náklady zhotovitele a jsou podkladem pro zahájení prací. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že výstavbou nesmí být narušeny sítě jakéhokoliv charakteru.

Při výkopech, a to nejen pro kabelové trasy, se bere zřetel na stávající inženýrské sítě, jenž je nezbytné před předáním staveniště řádně vytýčit. Bez provedení tohoto úkonu nesmí být zahájeny jakékoliv zemní práce. Dále je rovněž bezpodmínečně respektovat ochranné pásma spojů, plynovodů, vodovodů, dalších vedení, vodních toků, pozemních komunikací apod.

Počet dělníků na stavbě, ale i jejich sociální zabezpečení, mají na starost příslušní zhotovitelé. Všichni zde nacházející se pracovníci musí být zejména prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré stavební činnosti tedy provádí zaměstnanci s patřičnou způsobilostí, např. svářeči by měli vlastnit státní svářečskou zkoušku, řidiči nákladních automobilů či mechanismů zase průkazy opravňující k řízení těchto vozidel.

Všichni dělníci budou na stavbě vybaveni dle charakteru jimi prováděných úkonů ochrannými pracovními pomůckami, jako jsou přilby, reflexní vesty, rukavice, nákoleníky, obuv s kovovými špičkami apod.

Na každém pracovišti musí být stanovena bezpečnostní hlídka, která střeží vizuálně nejen pohyb zaměstnanců, ale též silniční či strojní techniky. Pro případ jakýchkoliv úrazů a dalších mimořádností je třeba využít pomoci následujících složek IZS:

- zdravotnická záchranná služba Moravskoslezského kraje v Bruntále,
- policie ČR v Bruntále,
- HZS Moravskoslezského kraje v Bruntále.

Lze předpokládat, že jednotlivé PS a SO nebudou realizovány pouze jediným dodavatelem. Při souběhu prací různých firem však není nutné provádět z hlediska bezpečnosti žádné další zvláštní kroky. V tomto ohledu je samozřejmě nezbytná především vzájemná koordinace všech zainteresovaných stran.

U manipulace s jeřábem v blízkosti silnoprůdých elektrických vedení je třeba důsledně dbát platných předpisů. Zakazuje se tedy pracovat v ochranném pásmu drátů pod napětím 22 i 110 kV obzvlášť před jejich vypnutím nebo bez předchozího souhlasu příslušného rozvodného závodu.

Výše zmíněné zóny jsou přitom z důvodu preventivních opatření od krajního vodiče na každou stranu stanoveny následovně:

- do 35 kV – 7 m,
- do 110 kV – 12 m,
- do 220 kV – 15 m.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel, který bude provádět stavební práce, zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování, kdy musí být dodrženy podmínky dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Dotčené SO nebudou potřebovat úpravy z hlediska bezbariérového užívání.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Stavba probíhá za nepřetržitého úplného uzavření přejezdu pro silniční dopravu v délce trvání 17 dnů. Odklonění automobilového provozu bude řešeno převedením dopravy vozidel IZS + BUS na provizorní objízdnu komunikaci (tzv. bypass) a odkloněním ostatní dopravy na objízdne trasy následovně:

- Doprava vozidel IZS a autobusová doprava bude v obou směrech převedena na provizorní objízdnu komunikaci (tzv. bypass) zřízenou v bezprostřední blízkosti rekonstruovaného přejezdu. S ohledem na předpokládanou minimální intenzitu dopravy, krátké dohledové vzdálenosti a přehlednost prostoru bypassu se neuvažuje s řízením dopravy světelnou signalizací. Přechodným svislým dopravním značením bude upravena přednost před protijedoucími vozidly po vozidla jedoucí z Bruntálu na Krnov zn. P8 (Přednost před protijedoucími vozidly) + A6a (Zúžená vozovka z obou stran). Ve směru od Krnova bude před nájezd na Bypass osazena zn. P7 (Přednost protijedoucích vozidel) + A6a (Zúžená vozovka z obou stran)

- *(Bypass je navržen jako jednopruhový, umožňující provoz vždy v jednom směru. Dvoupruhovou obousměrnou provizorní komunikaci nelze s ohledem na stísněné prostorové poměry vybudovat a střídavý jednosměrný provoz řízený světelnou signalizací nelze rovněž použít, vedl by k ucpání hlavních tahů Bruntálem, zejména pak silnice I/11 Opavská)*
- Pro vozidla do 7,5 t bude doprava ze směru od Krnova na Bruntál svedena ze silnice I/45 na silnici III/4513 ul. Polní, ul. Zahradní a zpět na I/11 (délka objízdné trasy je 2,5 km)
- Pro vozidla do 7,5 t bude doprava ze směru od Bruntálu na Krnov svedena ze silnice I/11 na ul. Zahradní a dále na silnici III/4513 ul. Polní, a zpět na I/45 (délka objízdné trasy je 2,5 km)
- Transit pro vozidla nad 7,5t ve směru z Krnova na Bruntál bude v Krnově odkloněn na sil. I/57 Opavská na Opavu. V Opavě na kruhové křižovatce výjezdem na sil. I/11 na Vlastovičky a přes Velké a Malé Heraltice, Horní Benešov, Milotice nad Opavou do Bruntálu (délka objízdné trasy je 51 km).
- Transit pro vozidla nad 7,5t ve směru z Bruntálu na Krnov bude v Bruntále odkloněn na sil. I/11 ul. Opavská na Opavu přes Milotice nad Opavou, Horní Benešov, Malé a Velké Heraltice. V Opavě na kruhové křižovatce výjezdem na sil. I/11 na Krnov (délka objízdné trasy je 51 km). Průjezd vozidel SSMSK nad 7,5 t ze směru od Bruntálu bude umožněn po ul. Zahradní.

Dopravní obslužnost průmyslových areálů v Bruntále napojených na ul. Polní nákladními vozidly nad 7,5 t bude ve směru z Krnova zachována po silnici III/4513 ul. Polní stávající dopravní úpravou.

Stavba bude probíhat za nepřetržitého úplného uzavření přejezdu pro drážní dopravu v délce trvání 23 dnů.

- po dobu nepřetržité výluky nebude možná obsluha vleček zaústěných do této trati (MACCO Bruntál a VOP Bruntál provozovatele Petr Šrůtek s. r. o.),

- po dobu nepřetržité výluky nebude možná obsluha manipulačních míst ve Světlé Hoře a Malé Morávce, bude vyhlášen ZAN na dobu 23 dnů.

- po dobu nepřetržité výluky, pokud dojde k realizaci během letní sezóny, kdy je provozována pravidelná doprava, nebude možná jízda vlaků osobní dopravy v celém traťovém úseku, bude zavedena NAD, délka objízdné trasy je délky 22km, nahrazováno bude 5 párů pravidelných vlaků v 6 provozních dnech.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se mohly všechny probíhající činnosti provádět řádně a bezpečně. Nesmí tedy docházet k nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, znečišťování těchto silnic, ale také ovzduší a vod, omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení ani požárním zařízením.

Pro sklady montážního a drobného materiálu, nářadí či strojů apod. se staveniště osadí kontejnery. V případě nutnosti je možnost toto zázemí zřídit v blízkosti místa stavby, ovšem na pozemcích nezařazených přímo do jejího rozsahu (např. na základě pronájmu s majitelem).

Odtěžené vrstvy železničního spodku a svršku budou nakládány neprodleně na vhodná vozidla a odváženy ke skládce nebo recyklaci, k čemuž se využije stávajícího napojení na silniční komunikace. Dovezený materiál se naopak ihned zabudovává. Vzhledem k výše uvedenému není tedy předpoklad na požadavek skladování většího množství stavebních surovin.

Během všech etap výstavby musí být prováděna opatření vyplývající z ustanovení kapitoly VIII deváté části předpisu „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“. Opatření týkající se drážního i silničního provozu na přejezdu během výstavby jsou podrobně řešeny v bodu r) této zprávy.

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

V době zpracování dokumentace se předpokládá s rekonstrukcí přejezdu v srpnu roku 2023. K uskutečnění všech úprav je přitom třeba počítat s obdobím dlouhým 26 dní, přičemž etapizace bude provedena formou rozčlenění do jednotlivých SP.

Psaný harmonogram rekonstrukce pak vypadá asi takto:

1) Přípravné práce	30 dní
2) Hlavní stavební úkony	26 dní
3) Nesjízdná TK v úseku Bruntál – M. Morávka	23 dní
4) Silniční uzavírka přejezdu	17 dní
5) Třetí podbití v úseku dotčeném stavbou	cca půl roku po ukončení činností

Výše uvedené termíny jsou schváleny projektanty příslušných PS i SO a odpovídají reálnému času, který je potřebný pro provedení všech stavebních prací.

Stručný popis jednotlivých stavebních postupů

SP0

V rámci nultého stavebního postupu budou v předstihu vybudovány areály zařízení staveniště – oplocení, zpevní se skládkové a komunikační plochy, přivezou skladovací i kancelářské buňky, materiál na stavbu, zajistí a naveze technika potřebná pro realizaci všech stavebních činností. Je rovněž možné začít realizovat výkopy pro kabelové trasy mimo prostory s železničním provozem a pohybem cestujících. Budou zde provedeny kroky nutné ke zřízení objížděky, zejména pak osazení příslušných komunikací dopravním značením. Dále dojde také k přesnému vytýčení stávajících inženýrských sítí, jež nemohou být stavbou jakkoliv narušeny.

To vše bez nároků na výluky.

SP1

Během stavebního postupu budou probíhat tyto činnosti související přímo s rekonstrukcí přejezdu:

- PS 01-01-31 PZS v km 0,352
- SO 01-10-01 Železniční svršek
- SO 01-11-01 Železniční spodek
- SO 01-13-01 Železniční přejezd
- SO 01-21-01 Propustek ev. km 0,344
- SO 01-21-02 Propustek ev. km 0,360
- SO 01-50-01 Komunikace a chodník
- SO 01-50-02 Provizorní komunikace – Bypass
- SO 01-30-01 Ochrana sdělovacích kabelů cizích operátorů

Na konci stavebních činností spojených s realizací nového PZS proběhne zkušební provoz zabezpečovacího zařízení.

Úplným závěrem tohoto SP se uskuteční třetí podbití železničního svršku (cca půl roku po ukončení stavebních prací).

Po splnění všech zmíněných úkolů přijde na řadu likvidace i úklid prostor zařízení staveniště a jejich uvedení do původního stavu.

Koordinace s jinými stavbami

V době realizace se nepředpokládá realizace jiných staveb, které by měly vliv na tuto stavbu.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

Po dobu úplné uzavírky bude přemístěna autobusová zastávka Bruntál, Polní na pozemní komunikaci III/4513 na autobusovou zastávku Bruntál, žel. st. na MK Bruntál ul. Nádražní. Během uzavírky přejezdu bude autobusová doprava převedena na provizorní komunikaci (Bypass), zřízenou vedle stávající komunikace viz. zakres ZS do ortofotomapy níže.

Během uzavírky na silnici I/45 přes přejezd budou dotčeny tyto autobusové linky linky:

Linka	Dopravce
853861 Karlova Studánka – Vrbno pod Pradědem – Bruntál	Transdev Morava s. r. o.
854877 Rýmařov – Břidličná – Bruntál	Transdev Morava s. r. o.
853819 Krnov – Oborná - Bruntál	Transdev Morava s. r. o.
853863 Karlova Studánka, rozc. Hvězda - Vrbno p. Pradědem - Oborná -Bruntál	Transdev Morava s. r.o.
853864 Krnov – Bruntál – Karlova Studánka, Hvězda aut. st.	Transdev Morava s. r. o.
850129 Krnov – Olomouc – Prostějov - Brno	ARRIVA Morava a. s.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Umístění zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé SO. Vzhledem k rozsahu i poloze díla a omezených prostorových poměrů lze k tomuto účelu použít dílčí plochy nacházející se bezprostředně v blízkosti rekonstruovaného přejezdu, které má dobře zajištěný přístup z ulice Krnovská (celkem cca 160 m²). V prostoru mezi bypassem a stávající komunikací I/45 smí být skladován materiál pouze do výše 1 m nad terén, tak aby nebyly omezeny rozhledové

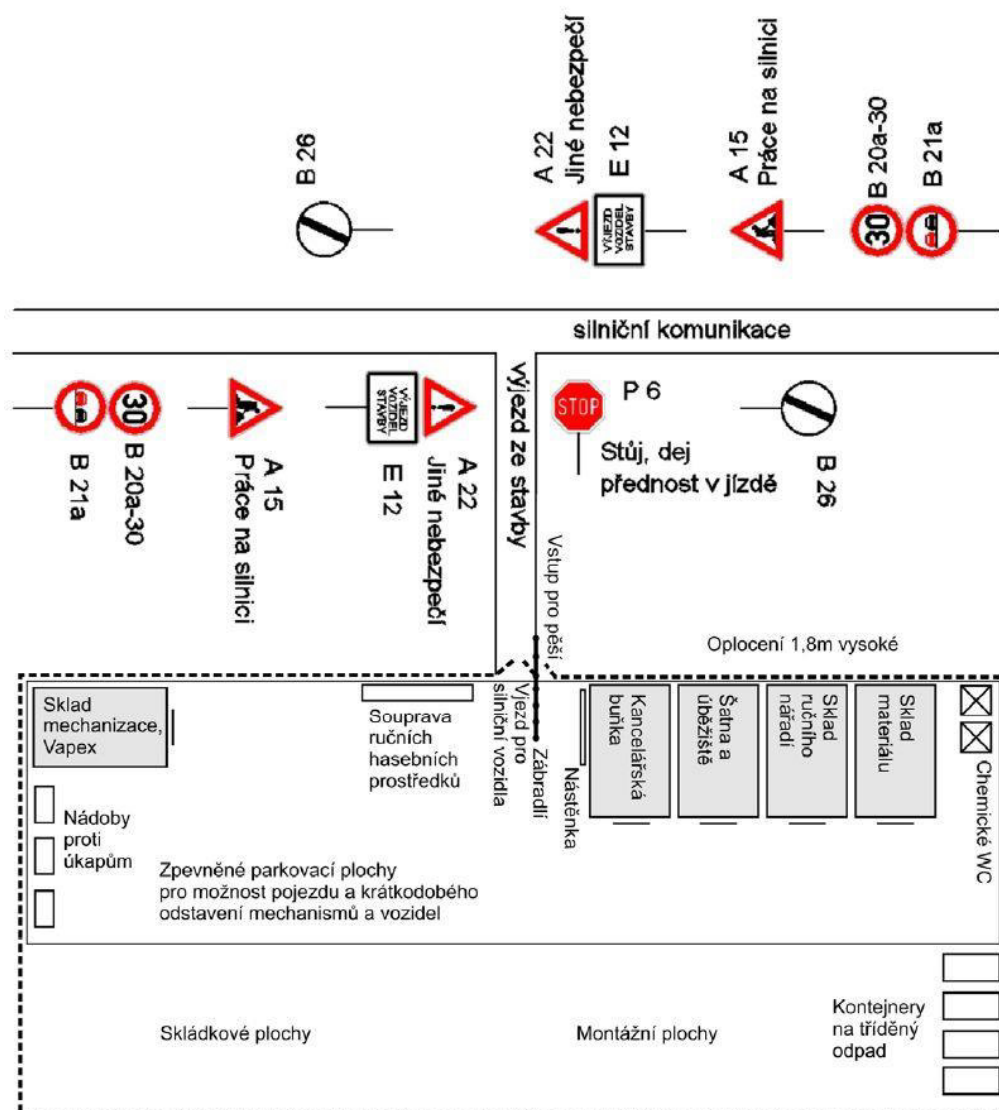
poměry na provizorní komunikaci. V tomto prostoru nesmí být odstavovány stavební mechanismy ani umístěny stavební buňky. Pro příp. umístění stavebních buněk je vyčleněn prostor (cca 30 m²) před vstupem do objektu Střední odborné školy na parcele č.2623/1 (s realizací se počítá v období letních školních prázdnin)

Prostor ZS se využije zejména ke krátkodobému skladování materiálu, jak na volno, tak případně ve stavebních buňkách, jenž jsou zde mj. umístěny z důvodu úschovy náradí a menších strojů. Zařízení staveniště bude po celou dobu prací vybaveno soupravou ručních hasících prostředků. Důležité je zajistit rovněž několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků provozních kapalin při neočekávané poruše pracovní mechanizace.

K vytápění přítomných buněk se v období nepříznivého počasí doporučuje použít elektrický přímotop, který se z pohledu vzniku případného požáru jeví jako nejbezpečnější.

Plochy ZS budou dále vybaveny kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů. Všechny zde se nacházející stavební stroje, přístroje a případné automobily musí být v dokonalém technickém stavu, aby u nich nedocházelo k úkapům či únikům ropných látek.

Typické uspořádání areálu zařízení staveniště



Výše uvedený obecný vzor je pouze návodem a podkladem pro stavebníka, jenž si jak prostor ZS, tak omezení běžného provozu, upraví na základě konkrétní situace.

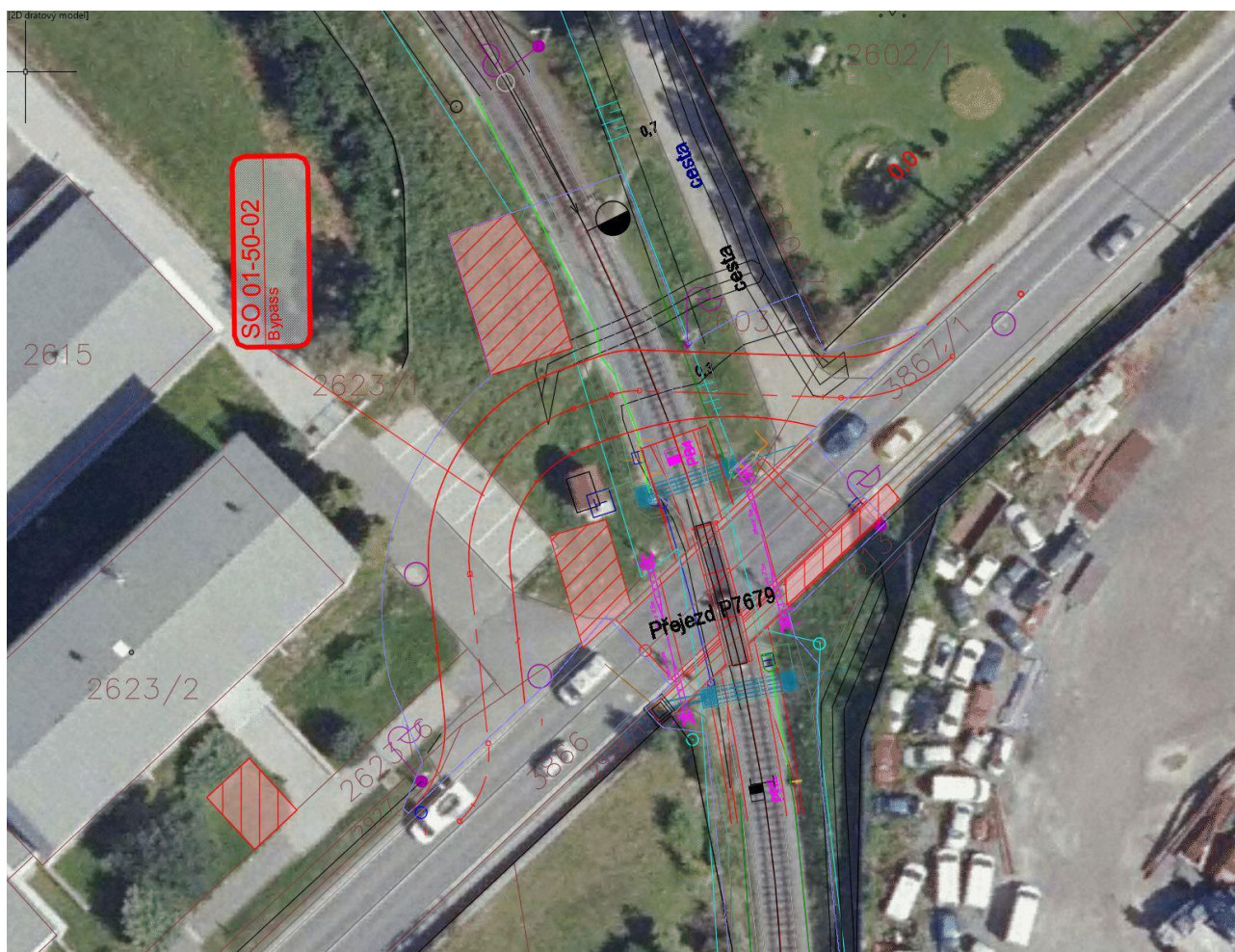
Samotné dopravní značení pak musí zhotovitel prodiskutovat i nechat schválit příslušným DI PČR a silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Konkrétní popis zařízení staveniště

Využití:	stavební buňky, skládkové a montážní účely
Rozměr:	50 m ²
Charakter plochy:	travnatý povrch
Vlastník pozemku:	Moravskoslezský kraj

Hospodaření s majetkem: SOŠ Bruntál, p. o.,
Katastrální území: Bruntál-město
Číslo parcely: 2623/1
Dopravní napojení: ze silnice I/45 – ulice Krnovská.

Zákres ZS do ortofotomapy:



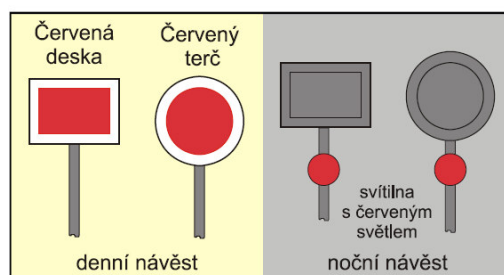
r) návrh rozsahu a způsobu zabezpečení dočasného křížení dráhy s pozemní komunikací včetně opatření k zajištění bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci a dočasného křížení dráhy a zajištění bezpečnosti provozu dráhy (pracovní stroje apod.)

Stavba probíhá za nepřetržitého úplného uzavření přezdu pro drážní dopravu v délce trvání 23 dnů a pro silniční dopravu v délce trvání 17 dnů. Odklonění automobilového provozu bude řešeno převedením dopravy vozidel IZS + BUS na provizorní objízdnu komunikaci (tzv. bypass) a

odkloněním ostatní dopravy na objízdné trasy dle bodu m) této zprávy. Na **provizorní komunikaci** (bypassu) **nebude zřizován dočasný přejezd**. Kolej pod provizorní komunikací bude demontována.

Během vypnutí PZS budou na přejezdu (P7679) v km 0,352 osazeny dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě“ a „Zabezpečovací zařízení vypnuto z provozu“. Stejná opatření budou muset být provedena i na přejezdu v km 0,970 na trati Bruntál – Malá Morávka. Na hlavním vícekolejném přejezdu ve stanici Bruntál bude provedena výluka ovládacích obvodů ze směru od Malé Morávky.

Vyloučené místo bude ve smyslu předpisu SŽDC D1 kryto návěstí „1075. Návěst Stůj (červená, na delší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem nebo červený terč s bílým okrajem [denní návěst]; červené světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí [noční návěst]) je dávana přenosným návěstidlem a přikazuje zastavit pohyb vozidel před označeným místem. Přenosné návěstidlo může být vyrobeno i z odrazového materiálu a za snížené viditelnosti se smí používat pouze ke krytí vyloučené koleje (výhybky, kolejové křižovatky) nebo nesjízdného místa, tj. bez svítlny s červeným světlem“. Zobrazení návěstí dle SŽDC D1:

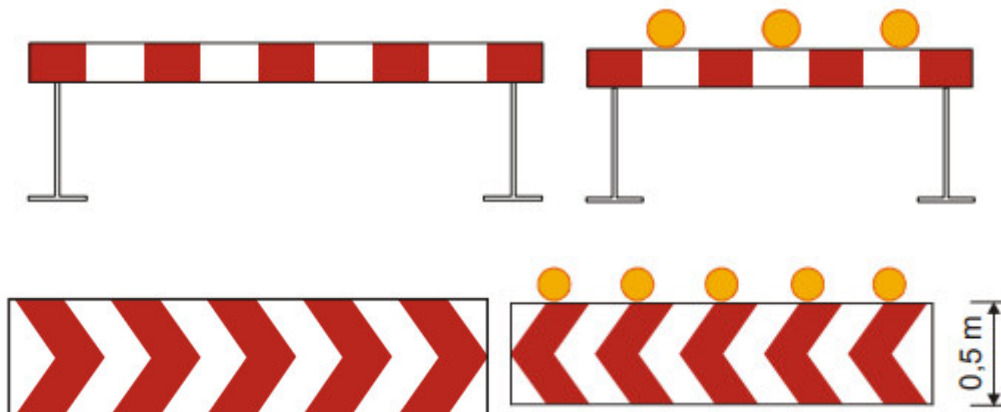


Po dobu výluky dirigující trati D3/výpravčí ŽST Bruntál zavede dopravní opatření a umístí mnemotechnickou pomůcku.

Případný vjezd drážních pracovních mechanismů bude po dohodě s výpravčím/dirigujícím D3 organizován jako jízda na vyloučenou kolej, za dodržení všech ustanovení příslušných předpisů SŽ (mj. nařízení opatrné jízdy Op/A). Vjezd směrem do prostoru budovaného přejezdu bude možný až a jen za zastaveného silničního provozu na bypassu (zajistí zhotovitel) a samotný zhotovovaný přejezd bude po dobu jízdy drážních vozidel střežen způsobilým zaměstnancem. Práce a pohyb pracovního(-ích) stroje (-ů) bude za souběžného provozování silniční dopravy možný jen při směru pohybu OD bypassu.

Provozovaná část pozemní komunikace bude od rekonstruované přejezdové části, pro zamezení nechtěného vjezdu vozidel, oddělena zábranou pro označení uzavírky (č. Z2), nebo vodící tabulí

(č.Z3). Případně světelnou zábranou, nebo světelnou vodící tabulí. Dle TP 66 Označování pracovních míst.



Vjezd stavební silniční techniky na rekonstruovaný přejezd musí být organizován a dozorován tak, aby bylo zamezeno omylnému vjezdu nácestných vozidel běžných uživatelů pozemní komunikace. Při předpokladu vjezdu drážních stavebních mechanismů mají tyto přednost před silničními stavebními mechanizmy a zároveň musí být celý prostor drážního tělesa volný a odstraněna veškerá technika a materiál, znemožňující případný vjezd, ještě před započítím jízdy do určeného místa. Osoba zodpovědná za jízdu musí být ještě před uvedením do pohybu být seznámena s podmínkami jízdy a srozuměna s místem zastavení a další práce dle obvyklých normálů daných mj. předpisy SŽ D1, D2 atd.

Pro zajištění bezpečnosti provozu dráhy během všech etap výstavby musí být prováděna opatření vyplývající z ustanovení kapitoly VIII (Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení) a kapitoly IX (Jízda přes přejezdy) deváté části předpisu „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“ v platném znění viz níže plné znění kapitoly VIII (zejm. čl. 3552 a 3555) a IX:

Kapitola VIII

Poruchy a výluky přejezdových zabezpečovacích zařízení

3546. Poruchy PZZ jsou definovány předpisem SŽDC (ČD) Z2.

Pro účely předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy se za poruchu přejezdníku považuje stav, kdy přejezdník nenávěští návěst **Otevřený přejezd** ani **Uzavřený přejezd**.

Za poruchu PZZ se považuje i stav, kdy na přejezdu chybí výstražná dopravní značka „Výstražný kříž pro železniční přejezd“.

3547. Pokud strojvedoucí zjistí poruchu (neuzavření) PZZ, o které nebyl zpraven, musí dávat

opakovane návěst **Pozor** a podle možnosti musí před přejezdem zastavit. V jízdě smí pokračovat, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A. Pokud se strojvedoucímu před přejezdem zastavit nepodaří, zastavovat již nemusí (nedošlo-li ke střetu s uživatelem pozemní komunikace).

3548. Každý zaměstnanec, který zjistí poruchu PZZ a/nebo přejezdníků, ji musí ihned ohlásit výpravčímu jedné ze sousedních stanic. Strojvedoucí projíždějícího vlaku musí v této stanici zastavit, nemůže-li poruchu ohlásit rádiovým zařízením. Výpravčí, kterému byla porucha PZZ nebo přejezdníku ohlášena, o tom ihned zpraví výpravčího sousední stanice, jehož se porucha PZZ nebo přejezdníku týká.

3549. U přejezdů vybavených PZZ bez přejezdníků musí výpravčí při poruše PZZ zajistit zpravení strojvedoucích všech vlaků rozkazem Op, část A; strojvedoucí PMD zpraví o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd.

3550. U přejezdů vybavených PZZ s přejezdníkem postupuje výpravčí takto:

- a) je-li porouchán přejezdník u přejezdu s PZS (bez ohledu na to, zda je PZS v pořádku nebo v poruše), zpraví strojvedoucí vlaků rozkazem Op, část A. Poruchu přejezdníku v rozkaze Op zvlášť neuvádí (na přejezd se pohlíží jako by byl rovněž v poruše). Strojvedoucí PMD zpraví o jízdě se zvýšenou opatrností přes příslušný přejezd;
 - b) je-li porouchán přejezdník u přejezdu s PZM, ale PZM je v pořádku, zpraví strojvedoucí vlaků (PMD) písemným rozkazem o neplatnosti přejezdníku;
- SŽDC D1 - Změna č. 3 - Účinnost od 1. května 2015
- c) je-li poroucháno jen PZZ, ale přejezdník vykazuje správnou činnost, zajistí zpravování strojvedoucích o tom, že tato porucha je již ohlášena. Zpravení je možné ústně, telekomunikačním zařízením (bez sepsání rozkazu Pv), návěstí **Možno projet** nebo písemným rozkazem. O poruše PZZ se strojvedoucí nezpravují.

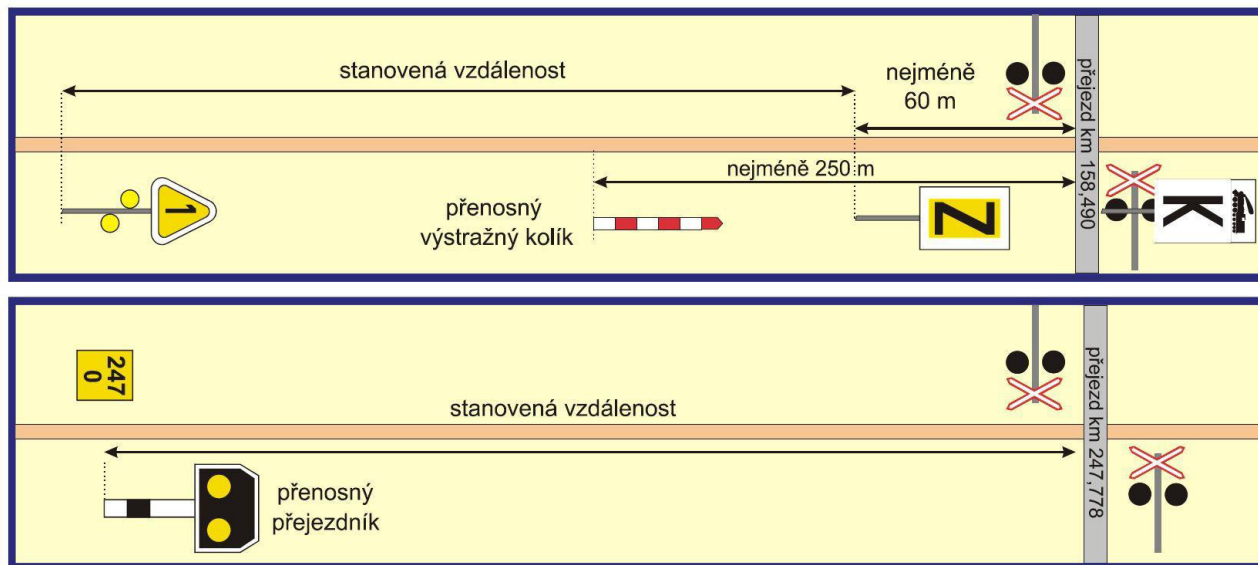
3551. U sunutých vlaků musí výpravčí rozkaz Op, část A, doručit i členovi doprovodu vlaku na prvním sunutém vozidle. Ten musí dávat při jízdě přes přejezdy pokyny strojvedoucímu tak, aby byly dodrženy podmínky dané rozkazem Op, část A.

3552. V případě poruchy PZZ bez přejezdníků, trvající déle než 72 hodiny, je nutné:

- a) v úseku nejméně 60 m před přejezdem umístit návěstidla pro pomalou jízdu 10 km/h (není-li

v příslušném úseku traťová rychlost 10 km/h) a na vzdálenost nejméně 250 m před přejezdem umístit přenosné výstražné kolíky, nebo

b) před přejezdem umístit přenosné přejezdníky s návěstí **Otevřený přejezd** (neproměnná návěstidla).



3553. V případě poruchy PZZ bez přejezdníků musí být příslušná návěstidla umístěna co nejdříve, jakmile je zřejmé, že porucha PZZ bude trvat déle než 72 hodin.

Správce PZZ projedná s příslušným úřadem státní správy možnost úpravy v silničním značení (např. použití silniční značky „Stůj, dej přednost v jízdě“).

Návěstidla se neumísťují a úprava silničního značení se neprovádí na tratích s nulovým provozem dle směrnice SŽDC č. 72.

3554. Zpravovací (výchozí) stanice po vydání písemné zprávy (elektronické depeše) o umístění návěstidel a o případném zavedení pomalé jízdy příslušným správcem PZZ zpravují strojvedoucí o poruše PZZ písemným rozkazem po celou dobu poruchy PZZ. Písemný rozkaz musí obsahovat informaci:

- a) o poruše PZZ s uvedením jeho kilometrické polohy;
- b) o umístění přenosných výstražných kolíků nebo přenosných přejezdníků, jsou-li umístěny, popřípadě i o umístění přenosného přejezdníku na opačné straně, s uvedením jejich kilometrické polohy;
- c) o pomalé jízdě, je-li zavedena.

Tento písemný rozkaz nahrazuje zpravení strojvedoucího (člena doprovodu vlaku na prvním

sunutém vozidle) rozkazem Op, část A.

3555. Podle předchozích článků se musí postupovat i v případech předpokládané výluky PZZ bez přejezdníků, trvající déle než 8 hodin. Příslušná opatření uvedená v předchozích člancích, musí být zavedena ještě před zahájením výluky PZZ.

3556. Je-li přejezd na základě VR pro všechny uživatele pozemní komunikace (včetně chodců) uzavřený, je považován za dočasně zrušený; o zrušení přejezdu se zpravují strojvedoucí písemným rozkazem.

SŽDC D1 - Změna č. 3 - Účinnost od 1. května 2015

3557. Není-li trvale možné při provozování dráhy obsluhovat PZS bez přejezdníků podle předpisu SŽDC (ČD) Z2, je nutné před přejezd umístit nepřenositelná návěstidla, která musí být uvedena v TTP (návěstidla pro traťovou rychlost 10 km/h a výstražné kolíky nebo přejezdníky s návěstí **Otevřený přejezd** [neproměnná návěstidla] včetně vzdálenostních upozornovadel). Zpravování písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností se v takovém případě neprovádí.

Kapitola IX

Jízda přes přejezdy

A. PŘI VÝLUKÁCH KOLEJÍ

3566. Pro jízdy vozidel jedoucích na vyloučenou kolej, na vyloučené koleji a z vyloučené koleje musí OZOV zajistit uzavření PZZ. Není-li to možné, musí zaměstnanec pro řízení sledu zpravit strojvedoucí písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností přes dotčené přejezdy, nebo musí být přejezdy střeženy.

Za organizaci střežení přejezdů pak odpovídá zaměstnanec pro řízení sledu.

3567. Má-li při výluce koleje pracovat v ovládacím obvodu PZS vozidlo, vyloučí se závislosti jen na žádost OZOV.

Po dobu vyloučení závislostí PZS postupuje OZOV podle předchozího článku.

B. PŘI VÝLUCE PZZ

3573. Pro každou předpokládanou výlukou PZZ musí být zpracován VR.

Přes přejezd s PZZ, které je vyloučeno nebo jehož činnost není spolehlivá, se smí jet jen při dodržení stejných podmínek, jako při jeho poruše.

Strojvedoucí musí být vždy zpraven písemným rozkazem podle ustanovení tohoto předpisu, a to bez ohledu na použité silniční značky.

3574. Objednavatel výluky PZZ, u které je potřeba uzavření přejezdu pro uživatele pozemní komunikace (včetně chodců), je povinen toto uzavření přejezdu projednat s příslušnými silničními správními úřady.