




Razítko oprávněné osoby:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	14.08.2021	Definitivní odevzdání	Radek Kverek, DiS

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavebí správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	DMC Havlíčkův Brod s.r.o.	
Adresa:	Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod	
Kontakt:	T: 420 569 400 520 E: culka@dmchb.cz	

Zhotovitel objektu:	DMC Havlíčkův Brod s.r.o.	
Adresa:	Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod	
Kontakt:	T: 420 569 400 520 E: culka@dmchb.cz	

Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:
Bc. Josef Culka	Bc. Josef Culka	Bc. Josef Culka	Bc. Josef Culka

Název stavby/akce:		Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7131 v km 2,570 trati Boří les(mimo) – Lednice (včetně)		S-kód:	S622000191
Název části:		Zásady organizace výstavby		Zakázka:	20071
Název objektu:				Označení části:	P
Název přílohy:		TECHNICKÁ ZPRÁVA		Číslo objektu/komplexu:	
Název dílčí části přílohy:				Číslo přílohy:	1
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		Paré:	
Jihomoravský	Poštorná, Charvátská Nová Ves	208306			
Dokumentace:					
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:		
DUSP	14.08.2021	16 x A4			

[illegible]

Prostor pro další informace

OBSAH:

1	CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ	3
2	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	3
3	MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU	4
4	DOPRAVNÍ TRASY	4
5	ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ	5
6	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH A PROVÁDĚNÍ VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ	6
7	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	7
8	POPIS POSTUPU STAVBY	10
9	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU	12
10	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY	13
11	POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN	13
12	POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ	13
13	ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ TŘETÍCH OSOB.....	14
14	ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	14
15	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BOZP	14

1 CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ

Stavba bude umístěna zejména na pozemcích ve vlastnictví SŽ a Města Břeclav (kompletní seznam pozemků stavby viz část dokumentace „A.1.1“) v k.ú. Poštorná a Charvátská Nová Ves. Čísla pozemků jsou uvedena ve stejné části dokumentace. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemcích ve vlastnictví Města Břeclav a Správy železnic (viz část dokumentace „A.1.1“). Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk.

Stavba se nachází v intravilánu města Břeclav, na železničním přejezdu v km 2,570 (P7131). V území se nachází stávající regionální železniční trať č. 253 (dle KJŘ) Boří les- Lednice, která bude dotčena stavbou v km 0,000 – 3,250. Stávající silnice I/40 bude dotčena stavbou pouze v okolí přejezdu v nezbytné délce rekonstrukce.

Předmětem stavby je rekonstrukce přejezdu v km 2,570 (P7131) na železniční trati č. 253 dle KJŘ. Na trati Boří les – Lednice je organizována a řízena drážní doprava dle předpisu SŽDC D1 (Dopravní a návěsní předpis) a jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou trať. Průjezdový průřez na trati je Z-GC, maximální rychlost v dotčeném traťovém úseku stavby je 45 km/h a traťová třída trati je C3 (20 t / 7,2 t). Přejezd se nachází v intravilánu města Břeclav.

Hlavní náplní stavby bude rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení (zřízení přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami), přejezdové konstrukce, železničního svršku a spodku v prostoru kolejového pole pod přejezdovou konstrukcí. Součástí stavby je také rekonstrukce 2 drážních a 1 silničního propustku a reléový domek včetně nových kabelových tras a uzemnění.

Na silnici I/40, která křížuje trať v místě přejezdu, dojde ke zhotovení nové konstrukce vozovky v nezbytné šířce v okolí přejezdu. Místní komunikace (ulice Díly), která je vyústěna do nebezpečného pásma přejezdu bude oddálena stejně jako sjezd na okolní zemědělské pozemky. Nově bude přes přejezd zřízen chodník do místní části Poštorná.

Bude se jednat o stavbu dráhy ve smyslu § 5 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Součástí bude i úprava pozemních komunikací ve smyslu § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Jedná se o změnu dokončené stavby a stavbu novou, přičemž jde o trvalou stavbu (obojí ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů). Z hlediska účelu užívání se jedná o stavbu dopravní infrastruktury.

1.1 Obvod staveniště.

Obvod staveniště je dán hranicí trvalého, resp. dočasného záboru stavby. Lomové body obvodu staveniště jsou definovány v rámci výkresové části.

Stavba bude realizována na pozemcích vedených v KN jako ostatní plocha. Kromě drážních pozemků ve vlastnictví investora, zasahuje stavba na pozemky Města Břeclav, ŘSD a soukromých vlastníků. Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území prakticky nezmění, případné změny využití se budou dotýkat jen malé části dotčených pozemků.

2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

V prostoru zařízení staveniště se předpokládá provádění takových prací jako jsou demontáže a montáže kolejových párů nebo dočasné uložení nového kameniva, betonových prefabrikátů, materiálu pro kabelové trasy, umístění zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC apod.

Nesmí dojít k poškození stávajících ploch. Na pozemcích stavby se předpokládá pojezd těžké techniky, a jelikož na těchto pozemcích vedou inženýrské sítě, nesmí dojít k jejich poškození. Předem musí být tyto sítě vytyčeny a ochráněny před poškozením. Inženýrské sítě jsou informativně zakresleny ve výkresech „C.2 – Koordinační situace“. Jejich poloha byla převzata z podkladů jednotlivých správců. Kopie zákresů správců jsou obsahem dokladové části.

3 MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU

Přímo v místě stavby není možnost napojení na vodovodní řad nebo vedení el. energie. Je předpokládáno zásobování z mobilních zdrojů.

Jako WC bude využito zařízení mobilního charakteru s pravidelným odvozem splašků do okolních čistíren odpadních vod. Podrobnosti zásobování staveniště energiemi jsou záležitostí konkrétního zhotovitele stavby.

4 DOPRAVNÍ TRASY

4.1 Přístup na staveniště

Všechny dočasné vjezdy a výjezdy stavby na pozemní komunikace musí být řádně označeny dopravním značením! U výjezdů ze staveniště, budou zpevněné plochy výjezdu využity jako plocha pro mechanické očištění vozidel vyjíždějících ze stavby. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropicí vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací. Nákladní automobily dodavatele musí respektovat stav použitých veřejných komunikací (tonáž, rychlost atd.).

Dále je možné, aby si zhotovitel nad rámec dokumentace zajistil jiný přístup (vč. povolení majitelů dotčených pozemků) Projektant doporučuje zhotoviteli, aby si pořídil fotodokumentaci přístupových komunikací před započítím stavby. Přístupové komunikace musí být po skončení stavby uvedeny do původního stavu.

Konkrétně bude příjezd na staveniště umožněn po silnici I/40.

4.2 Dopravně inženýrská opatření

Na silnici I/40 a na místní komunikaci (ul. Díly) bude v místě stavby (železniční přejezd P7131) provedena úplná uzavírka. Předpokládaná objízdná trasa pro nákladní a osobní automobily bude z Břeclavi do Valtic vedena po silnicích I/40, I/55, II/425, II/422, místní mohou využít silnici III/41417 (viz část dokumentace „F.3 – Dopravně inženýrská opatření“).

Objízdná trasa bude značena dočasným dopravním značením na základě odsouhlaseného řešení s pracovníkem příslušného DI PČR (bude řešeno zhotovitelem stavby). Musí být dodrženy zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích uvedené v TP 65 a 66.

Dopravně inženýrské rozhodnutí projedná dodavatel stavby v rámci své výrobní přípravy stavby s nezbytnou návazností na harmonogram prací. Předpokládá se uzavírka komunikací v délce 32 dní.

Všechny dočasné vjezdy a výjezdy stavby na pozemní komunikace musí být řádně označeny dopravním značením! U výjezdů ze staveniště, budou zpevněné plochy výjezdu

využity jako plocha pro mechanické očištění vozidel vyjíždějících ze stavby. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropicí vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací.

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě. Tyto sítě musí být před zahájením stavby vytyčeny a ochráněny před poškozením. Pohyb mechanismů po staveništi bude především po kolejích.

5 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ

5.1 Inženýrské sítě

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dochází ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Zde je nutno upozornit hlavně na střet inženýrských sítí ve správě SŽ, OŘ Brno, dále ČD Telematika a mimodrážních sítí (např. plyn, voda, kanalizace, elektro., apod.). Při provádění výkopových prací je zde nutné dbát zvláštní opatrnosti. Před započítím prací je nutné veškeré sítě vytyčit a zejména u příčných přechodů provést kopané sondy. V případě, že zde dojde k zjištění nedostatečné hloubky nebo dojde k jiné kolizi, je nutno řešit jejich přeložení na základě domluvy zhotovitele stavby s jejich správcem.

Zhotovitel si nejpozději při předání staveniště zajistí vytyčení přítomných kabelových tras, inženýrských sítí a zařízení u příslušných správců.

Je nutné respektovat podmínky a požadavky správců sítí uvedené ve vyjádřeních v části dokumentace „H – Dokladová část“.

Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky. Stavbou nebudou dotčeny pozemky ZPF. V rámci stavby nejsou navržena žádná nová ochranná pásma. K zásahu do podzemních vod nedochází a nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

Přehled ochranných pásem:

- Dráhy – 60m od osy krajní koleje, nejméně ale 30m od hranice dráhy
- Kabelová vedení všech druhů napětí – od krajního kabelu na každou stranu 1,5m
- Zabezpečovací kabely – od krajního kabelu na každou stranu 1m
- Dálkové sdělovací kabely – šířka 2m v celé délce trasy, hloubka 3m, výška 3m
- Silnice I. tř. – 50m od osy vozovky
- Silnice II. a III. třídy - 15m od osy vozovky
- Elektrické venkovní vedení VN 22kV – 7m od krajního vodiče
- Elektrické venkovní vedení VVN 110kV – 15m od krajního vodiče
- Kanalizace do DN 500mm – 1,5m po obou stranách od vnějšího povrchu

Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma technické a dopravní infrastruktury. Konkrétně se jedná o dotčení ochranných pásem následujících zařízení a staveb:

- Ochranné pásmo dráhy celostátní ve vlastnictví České republiky (právo hospodařit s majetkem: Správa železnic, státní organizace)
- Silniční ochranné pásmo silnice I. třídy ve vlastnictví České republiky (právo hospodařit s majetkem: Ředitelství silnic a dálnic ČR)
- Ochranné pásmo místní komunikace ve vlastnictví Města Břeclav
- Sdělovací, zabezpečovací a silnoproudá kabelizace ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace.
- Nadzemní a podzemní sítě ve vlastnictví České telekomunikační infrastruktury a.s. (CETIN).
- Nadzemní a podzemní vedení VVN, VN a NN vedení ve vlastnictví společnosti EG.D, a.s.

- Rozvod kontaminované vody ve vlastnictví Fosfa a.s.
- Plynovod NTL, STL a VTL ve vlastnictví GasNet, s.r.o. (správcem je GridServices, s.r.o.).
- Podzemní optické sítě ve vlastnictví itself s.r.o.
- Veřejné osvětlení ve vlastnictví Město Břeclav
- Dešťová kanalizace ve vlastnictví Sedlecký kaolin a.s.
- Podzemní optické sítě ve vlastnictví Telia Carrier Czech Republic a.s. (správcem je SITEL, spol. s r.o.)
- Kanalizace a vodovod ve vlastnictví Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s.

5.2 Ochrana dřevin

Během stavby budou dodržena opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen, které bude vysoké nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy.

Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopech nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem.

5.3 Ostatní ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba se nachází mimo území lokalit soustavy Natura 2000 a v okolí záměru se rovněž žádné lokality soustavy Natura 2000 nenalézají. Stavba se nenachází v CHKO ani v NP. K zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů. V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky. Stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa, kde je nutné dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Během stavby dojde k trvalému i dočasnému záboru pozemků ZPF.

V rámci stavby nejsou navržena žádná nová ochranná pásma, nedojde ani ke změnám stávajících ochranných a bezpečnostních pásem. Protože se podstatně nemění charakter a rozsah stavby, nedojde ani ke změnám v ochranných a bezpečnostních pásmech dráhy a pozemní komunikace.

6 ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH A PROVÁDĚNÍ VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Je nutno dodržovat všeobecné zásady bezpečnosti práce a všechny související platné předpisy. Nutné je zdůraznit dodržování bezpečnostních předpisů B1-B6, novelizované vyhláškou ČÚBO č.324/90 Sb., zejména pak ustanovení o zemních pracích, pažení výkopů

(trativody, svodná potrubí, příkopové zídky atd.) v blízkosti provozovaných kolejí. Při dimenzování pažení je nutno brát v úvahu nejen zemní tlak, ale i přetížení dopravou jak silniční, tak i železniční. Je nutno dbát mimořádné opatrnosti při hutnění jednotlivých vrstev násypu, zejména dodržení bezpečné vzdálenosti okraje válce od okraje svahu s ohledem na tloušťku hutněné vrstvy (nebezpečí nekontrolovaného ujetí válce ze svahu).

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (platný od 1.10.2013). Všichni pracovníci musí být pravidelně proškoleni z bezpečnostních předpisů, především pak z předpisu Bp1 a ze souvisejících norem a předpisů. Je nutno upozornit na všechny práce v blízkosti trolejového vedení, práce v blízkosti provozované koleje a práce na strojích. Práce prováděné v blízkosti provozované koleje je možné provádět pouze za stálého dozoru vyčleněného pracovníka, který plní funkci bezpečnostní hlídky a upozorňuje na blížící se vlaky. Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěštní předpisy.

Stavební činnost bude probíhat při vyloučeném, ale i při zachovaném drážním provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, jejich vybavení ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným drážním pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti. Toto je třeba zajistit jak organizačně, tak i technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd stavenišť apod.).

Během výluky bude při uzavírací přejezdu postupováno dle předpisu SŽDC D1, část IX, Kapitola VIII. Provizorní přechody přes kolej musí být zřízeny a provozovány dle předpisu SŽDC D1, Část devátá – Železniční přejezdy, Kapitola XI - Dočasně zřízené přejezdy a přejezdy opatřené uzamykatelnou zábranou.

7 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92 Sb. a v souladu s ním (zejména §9, §11 a §17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech. Realizací navržené stavby, která se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, a která bude prováděna zejména na drážních pozemcích, nedojde ke zhoršení životního prostředí v zájmovém prostoru.

a) Posouzení vlivu na životní prostředí

Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nebude mít vliv v tomto smyslu. Dle vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství nebude mít záměr stavby významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost žádné evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (toto vyjádření je součástí dokladové části).

Návrh zohlednění podmínek ze závěrů zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Jedná se o rekonstrukci stávajícího přejezdu v prostoru stávající trati, která bude realizována v obvodu dráhy převážně na pozemku SŽDC bez zvýšení počtu kolejí. Není nutné posouzení

dle zákona č. 100/2001 Sb. Dle vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství stavba nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona EIA (toto vyjádření je součástí dokladové části).

b) Ochrana vody a ovzduší

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody, nedojde k změně odtokových poměrů a nedojde ani k zásahu do podzemních vod. Stavbou nedojde ke zhoršení stavu ovzduší a při rekonstrukci budou voleny technologie provádění, které vedou ke snižování emisí.

c) Ochrana přírody a krajiny

Souhlas s případnou likvidací (vykácením náletových porostů) bude zajišťován investorem. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů.

Během výstavby dojde k dočasnému záboru pozemků ZPF po dobu maximálně 60 dní. Seznam těchto pozemků je uveden v části dokumentace I.2 – Majetkoprávní část (kapitola I.2.4 – Seznam pozemků ZPF a PUPFL dotčených stavbou). Pozemky budou dotčeny zejména umístěním zařízení staveniště a prováděním terénních úprav. Po ukončení stavební činnosti nedojde ke změně užívání ani ke změně druhu pozemků a pozemky budou uvedeny do původního stavu.

Stavbou dojde k trvalému záboru pozemku ZPF. Jedná se o pozemek č. 2179/5 (KÚ Charvátská Nová Ves). Trvalý zábor bude především z důvodu umístění přístupového chodníku a pozemní komunikace na tento pozemek.

Během výstavby nedojde k dočasným ani trvalým záborům pozemků PUPFL. Stavba se nachází v ochranném pásmu lesních pozemků, které jsou blíže jak 50 m od obvodu stavby. Nepředpokládá se však žádný negativní vliv stavby či její realizace na tyto pozemky. Seznam těchto pozemků je uvedena v části dokumentace I.2 – Majetkoprávní část (kapitola I.2.4 – Seznam pozemků ZPF a PUPFL dotčených stavbou).

d) Hluk a vibrace

Z období výstavby lze vyhodnotit jako hlukově nejvýznamnější krátkou přípravnou fází, kdy budou nasazeny stavební mechanismy na nezbytné zemní práce, práce na svršku a spodku, úpravu terénu a hloubení základů a rýh. Vzhledem k charakteru stavby není přepokládáno navýšení intenzity dopravy. Stavba bude převážně prováděna v intravilánu v uzavřeném prostoru staveniště.

Během výstavby budou splněny limity dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Mechanismy, které budou použity na stavbě, musí splňovat hlukové limity. Hlukově významné stavební práce i stavební doprava budou prováděny mezi 7 a 18 hodinou v denní době.

Na základě těchto skutečností lze konstatovat, že v průběhu období výstavby nedojde k nadlimitnímu hlukovému zatížení nejbližšího chráněného venkovního prostoru, bez nutnosti prokazování tohoto tvrzení výpočtem hluku ze stavební činnosti.

Při stavbě zde nedochází k rozšíření kolejíště a předpokládá se, že zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší.

Stavba neobsahuje obytné, ani pobytové místnosti ve smyslu § 3 písm. i) nebo písm. j) vyhlášky č. 268/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Současně se v souladu s ustanovením § 30 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, za hluk nepovažuje zvuk z akustického výstražného nebo varovného signálu souvisejícího s bezpečnostním opatřením. Z

těchto důvodu není nutno provádět ochranu u předmětné stavby, ani u staveb v okolí, proti účinkům hluku.

Jelikož stavba neobsahuje obytné, ani pobytové místnosti, tak v souladu s ustanovením § 98 odst. 2 zákona č. 263/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů, není u předmětné stavby nutno provádět stanovení radonového indexu a v konečném důsledku ani případnou ochranu proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

e) Odpady

Laboratorní rozbor směsného vzorku, ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb. o uložení odpadu na skládkách, nebyl během geotechnického průzkumu prováděn (viz část „B.3 – Geotechnický průzkum“). Jako možná skládka je předpokládáno takové zařízení, které splňuje předepsané požadavky.

7.2 Zásady odpadového hospodářství

Rozsah prací předpokládá odtěžení stávajícího štěrkového lože a vrstev podkladových (zeminy) v oblasti rekonstrukce železničního spodku a odtěžení asfaltových a podkladních vrstev vozovky v oblasti rekonstrukce pozemních komunikací. Vytěžená zemina (odkop ze železničního spodku, podkladní vrstvy vozovky, případně přebytečná zemina z výkopů kabelových tras) bude odvezena a uložena na skládku. Veškerý vyzískaný (stávající) štěrk, beton a asfaltový beton z rekonstruovaných úseků bude taktéž uložen ke skládce.

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č. 541/2020 Sb. a vyhláškou č. 8/2021 Sb. o katalogu odpadů, případně dalšími předpisy v odpadovém hospodářství (v platném znění). Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí.

Vyzískaný materiál (součásti železničního svršku) zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci a další využití nebo zhodnocení. Svrškový materiál bude protokolárně předán SŽ, OŘ Brno – správě tratí Břeclav a bude dle dispozic investora kategorizován.

- U vyzískaného materiálu bude provedena kategorizace v souladu s předpisem SŽDC „S3 díl XV Železniční svršek – Vyzískaný materiál železničního svršku“.
- Nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ z 20. 5. 2009.
- Použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a)
- Zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám, jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce 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.

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

- zákon č. 541/2020 Sb., O odpadech
- vyhláška 8/2021 Sb., Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)

Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí. Dosavadní likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č.338 a 337 /1997Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů.

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb., v platném znění. Zhotovitel zpracuje dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (bud' „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

Orientační množství odpadu vznikajících během stavby:

Kat. č.	Kateg.	Zařazení odpadu	Celkem	Jedn.
07 02 99	O	Pryžové podložky (žel. svršek)	0,017	t
16 06 02	N	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	0,200	t
17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	108,396	t
17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	0,013	t
17 02 04	N	Železniční pražce dřevěné	3,040	t
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	309,768	t
17 04 10	N	Kabely s plastovou izolací	0,500	t
17 05 04	O	Zeminy a horniny I.třídy těžitelnosti	1433,176	t
17 05 04	O	Zeminy a horniny II.třídy těžitelnosti	265,100	t
17 05 08	O	Štěrky z kolejiště (odpad po recyklaci)	188,748	t
20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	0,500	t

Tabulka – Orientační množství odpadů

Předpokládané využití skládek v okolí stavby:

Skládka	Povolené odpady	Vzdálenost
Břeclav	Štěrkové vrstvy, zemina, ostatní odpad, cihly, beton	5 km
Velké Pavlovice	Štěrkové vrstvy, zemina, ostatní odpad, asfaltový beton, cihly, beton	25 km
Mutěnice	Štěrkové vrstvy, zemina, ostatní odpad, asfaltový beton, cihly, beton	35 km
Strážnice	Štěrkové vrstvy, zemina, ostatní odpad, asfaltový beton, cihly, beton	45 km
Brno - šlapanice	Nebezpečný odpad – Dřevěné pražce	70 km

Tabulka – Skládky v okolí stavby

8 POPIS POSTUPU STAVBY

8.1 Předpokládané termíny výstavby

Předpokládané zahájení stavby: 04/2022

Předpokládané dokončení stavby: 11/2022

Celková doba výstavby: 60 dní

Předpokládané výluky: 21 dní nepřetržitá výluka (přesný datum výluk zatím není znám)

Silniční uzavírka: 32 dní (v souběhu s výlukou koleje + 11 dní)

Vyloučený mezistaniční úsek: Boří les – Lednice

Práce bez výluk: 14 dní – přípravné práce bez výluk (před výlukou)

14 dní – dokončovací práce bez výluk (po výluce)

8.2 Předpokládaný postup prací a použité stroje

Předpokládá se, že nejprve budou probíhat výkopové práce na zřízení a pokládku kabelových tras. Následně v době hlavní výluky se provedou práce na rekonstrukci odvodnění, demontáže stávajícího svršku, zřízení vrstev železničního spodku a nakonec pokládka nového železničního svršku a přejezdové konstrukce. Průběžně budou realizovány práce spojené s napájením a úpravou zabezpečovacího zařízení.

Odtěžení a odvezení vytěženého materiálu bude provedeno na mezideponii v místě stavby. Materiál nevyužitelný pro stavbu bude odvezen ke skládkování dle příslušných zákonů. Kolejový rošt bude vytržen pomocí strojů PKP a UK a odvezen k demontáži do žst. Poštorná nad Rokytnou (případně demontován do součástí v místě stavby). Dále dojde pomocí bagrů a nákladních automobilů k dotěžení ostatních vrstev železničního spodku na projektovanou hodnotu. Poté dojde ke zhotovení konstrukčních vrstev železničního spodku. V blízkosti inženýrských sítí bude postupováno velice opatrně. Následovat bude zřízení vrstvy štěrkového lože. Nakonec bude položen kolejový rošt (pomocí strojů PKP a UK), bude dosypáno štěrkové lože pomocí výsypných vagónů a kolej bude pomocí strojní podbíječky podbita do projektované polohy. Na úplný závěr budou následovat dokončovací práce (ohumusování a osetí svahů, demontáž zařízení staveniště apod.). Současně s pracemi na železnici dojde k odfrézování a odtěžení konstrukčních vrstev pozemních komunikací a zhotovení nové konstrukce.

8.3 Stavební postupy a popis pracovní činnosti

a) Stavební postup č. 1 – Přípravné práce před výlukou (bez omezení provozu)

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: bez náhradní autobusové dopravy

Provizorní dopravní značení: bez požadavku na provizorní dopravní značení

Prováděné práce:

- Umístění zařízení staveniště, doprava materiálu a skládka materiálu
- Vytyčení inženýrských sítí
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy, pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh
- Přípravné práce pro rekonstrukci přejezdů (železniční svršek a spodek přejezdu)
- Příprava dopravně inženýrských opatření

b) Stavební postup č. 2 - Práce v nepřetržité výluce (21N):

Požadavky na výluky: 21 denní nepřetržitá výluka traťové koleje

Žadatel si požádá o výluky ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 v předstihu před termínem uvedeném v ročním plánu výluk.

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: náhradní autobusová doprava po dobu 15 dní (výluka je vhodné konat v době, kdy na trati není provozována pravidelná osobní doprava).

Provizorní dopravní značení: dopravní značení uzavírek a objízdných tras

Prováděné práce:

- Provádění prací popsaných v „harmonogramu“ a týkajících se především prací na železničním svršku a spodku
- **Provádění prací na mostních objektech včetně zásahu do nosné konstrukce**
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy, pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh

- Aktivace nového zabezpečovacího zařízení

c) Stavební postup č. 3 – Dokončovací práce po ukončení výluk (bez omezení provozu)

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: bez náhradní autobusové dopravy

Provizorní dopravní značení: bez požadavku na provizorní dopravní značení

Prováděné práce:

- Dokončovací práce
- Terénní úpravy v prostoru stavby
- Vyklopení zařízení staveniště a úprava prostoru do původního stavu

d) Stavební postup č. 4 – Následná úprava GPK (výluka 8 hod):

Požadavky na výluky: výluka s trváním max. 8. hod

Žadatel si požádá o výluky ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 v předstihu před termínem uvedeném v ročním plánu výluk.

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: náhradní autobusová doprava po dobu 8 hod (výluka je vhodné konat v pracovní den, kdy na trati není provozována pravidelná osobní doprava).

Provizorní dopravní značení: dopravní značení uzavírek a objízdných tras

Prováděné práce:

- Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje proběhne cca 3 měsíce od zahájení provozu dle předpisu S3/1. Zhotovitel si ve spolupráci s investorem včas požádá o výluky těchto kolejí dle platných předpisů.

9 POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU

Podle nového zákona o drahách č. 266/94 Sb. s účinností od 1. 1. 1995, § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č.177/95 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu, je nezbytné bezprostředně po dokončení objektů železničního spodku a svršku uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. V případě předmětné stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (železniční spodek a svršek koleje, elektrorozvody a úpravy zabezpečovacího zařízení) uvažovat jak s technicko-bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

Některé z těchto objektů budou navíc podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určenými technickými zařízeními“, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu bude posuzovat drážní správní úřad, kterým v tomto případě bude Drážní úřad. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schválí drážní úřad vydáním průkazu způsobilosti. Podkladem pro schválení je technická prohlídka a zkouška, kterou zajistí výrobce

určeného technického zařízení na svůj náklad u právnické osoby, kterou určí Ministerstvo dopravy, nebo na základě prohlášení výrobce o shodě výrobku s technickými předpisy.

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., již se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů. V této stavbě se jedná podle §1, vyhlášky č.100/95 Sb. o následující určená technická zařízení:

- § zařízení elektrická (odstavec 3)
- a) elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah
- k) zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC, ČD, ihned po jejich dokončení SO a PS (případně již po jejich jednotlivých částech, v závislosti na postupu výlukové činnosti) uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby. Stejným způsobem je nezbytné postupně předávat do užívání (předběžného provozu) dokončené stavební objekty či jejich části rovněž ještě před dokončením těchto objektů i celé stavby, aby byla zajištěna průjezdnost trati.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby.

10 POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Ve stavebním postupu č. 2 bude po dobu 21 dní výluka osobní i nákladní železniční dopravy v mezistaničním úseku Boří les – Lednice. Po tuto dobu bude provozována náhradní autobusová doprava, která bude zajištěna ze strany dopravce. Náhradní autobusová doprava bude vedena ze žst. Břeclav přes žst. Boří les a zastávky Poštorná, Charvátská Nová Ves, Lednice rybníky do žst. Lednice. Náhradní autobusová doprava bude vedena po veřejně přístupných silnicích a místních komunikacích. Předpokládaná délka trasy pro NAD je 20 km.

Ve stavebním postupu č. 4 bude po dobu max. 8 hodin výluka osobní i nákladní dopravy v mezistaničním úseku Boří les – Lednice. Po tuto dobu bude provozována náhradní autobusová doprava.

Pravidelná osobní doprava na trati Boří les – Lednice je provozována pouze o sobotách a nedělích (svátcích) v době od cca 1.5. do 11.9. a to historickými vozidly. Hlavní část stavby i následnou úpravu GPK je tedy vhodné provést v době, kdy na trati není provozována pravidelná osobní doprava.

11 POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN

Protože se stavba nachází mimo záplavová území a i vzhledem k malému rozsahu stavby, není zpracován povodňový a havarijný plán.

12 POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ

Ve stavbě nejsou zařízení stavenišť vyžadující ohlášení.

13 ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ TŘETÍCH OSOB

Výkopy budou řádně označeny. Jiné úpravy z hlediska bezpečnosti provedeny nebudou.

14 ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Rozsah stavby nevyžaduje zvláštní řešení technické infrastruktury. Stavba se nenachází na poddolovaném území.

15 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDENÍ STAVBY Z HLEDISKA BOZP

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je součástí samostatné zprávy části dokumentace „B.1 – Plán BOZP“.

Součástí této zprávy je:

Příloha technické zprávy č.1 – Harmonogram prací

Příloha technické zprávy č.2 – Orientační plán kontrolních prohlídek stavby

V Havlíčkově Brodě, srpen 2021

zpracoval: Josef Culka

[illegible]

Siniční uzavírka: 32 dní (v souběhu s výlukou koleje + 11 dní)

Práce bez výluk:
14 dní – přípravné práce bez výluk (před výlukou)
14 dní – dokončovací práce bez výluk (po výluce)
Celková doba výstavby 60 dní.

Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje proběhne cca 3 měsíce od zahájení provozu dle předpisu S3/1. Zhotovitel si ve spolupráci s investorem včas požádá o výluky kolejí dle platných předpisů.

Příloha č. 2 – Orientační plán kontrolních prohlídek stavby

Předmětem řešení této přílohy dokumentace je návrh plánu kontrolních prohlídek dle § 133 a §134 zákona č. 183/2006 – Stavební zákon. Tento plán by měl v průběhu realizace stavby sloužit jako doporučení projektanta pro příslušný stavební úřad.

Návrh počtu a rozsahu prohlídek stavby byl navržen tak, aby dle názoru projektanta co nejvíce odpovídal náročnosti a složitosti řešené stavby.

Realizace stavby bude kontrolována a projednávána s příslušnými zástupci dotčených orgánů státní správy. Přesný časový plán návrhu kontrolních prohlídek stavby bude zpracován po dohodě mezi investorem a dodavatelem stavby v době, kdy bude znám konkrétní termín stavby. Termíny kontrolních prohlídek stavby budou určeny na základě časového harmonogramu stavebních prací, kterou předloží dodavatel stavby zástupci investora a stavebnímu dozoru.

Kontrolní prohlídky budou provedeny tak, aby byla zajištěna kontrola:

- Technické přípravy území (vytyčení inženýrských sítí, zřízení staveniště atd.)
- Po snesení stávajícího železničního svršku a odtěžení stávajícího kolejového lože (po odkrytí zemní pláně) a před započítím stavebních prací na železničním spodku.
- Po provedení zemních prací železničního spodku a zřízení nové pláně tělesa železničního svršku (před započítím pokládky nového železničního svršku).
- Po zřízení nového železničního svršku.
- Po odtěžení stávajících konstrukčních vrstev pozemní komunikace a před pokládkou asfaltových vrstev.
- Po provedení přejezdové konstrukce a provedení úpravy na pozemní komunikaci.
- Po dokončení dokončovacích pracích (úprava drážních stezek, zapojení návěstidel, úpravě terénu po stavebních pracích).

Při výše uvedených kontrolách bude sledováno zejména:

- Zda je stavba prováděna technicky správně a v náležitě kvalitě, v souladu se schválenou projektovou dokumentací.
- Stavebně technický stav stavby
- Dodržování bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí.
- Zda prováděním stavby není nad přípustnou míru obtěžováno okolí, zda jsou prováděny předepsané zkoušky a zda je veden stavební deník.

Upozornění:

- Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.
- Prostorová norma ČSN 73 6005 musí být vždy dodržena. Jako ochrana pojižděných částí inženýrských sítí, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.
- Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.