

| | | | |
|--------------------|------------|-----------------------------------|--------------------|
| Jiná ověření: | | Paré: | |
| Orientační schéma: | | Razítko oprávněné osoby: | |
| | | Podpis: _____ Datum: _____ | |
| Revize: | Datum: | Popis: | Kontroloval: |
| 000 | 20.11.2023 | Definitivní odevzdání dokumentace | Ing. Radomír Hanák |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| | | |
|---------------------|---|---|
| Stavebník/Investor: | Správa železnic, státní organizace |  SPRÁVA ŽELEZNIC |
| Adresa: | Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 | |
| Zástupce investora: | Oblastní ředitelství Ostrava | |
| Adresa: | Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava | |

| | | | |
|---------------------------|---|--|---------------------------|
| Zhotovitel díla: | SUDOP BRNO, spol. s r.o. |  SUDOP BRNO | |
| Adresa: | Kounicova 688/26, 611 36 Brno | | |
| Kontakt: | T: +420 972625804 E: sudop@sudop-brno.cz | | |
| Zhotovitel části/objektu: | Dopravní projektování, spol. s r. o. |  Dopravní projektování spol. s r. o. | |
| Adresa: | 28. října 3388/111, 702 00 Moravská Ostrava | | |
| Kontakt: | T: +420 595 155 011 E: ostrava@dopravniprojektovani.cz | | |
| Hlavní projektant (HIP): | Ing. Radomír Hanák | Specialista: | Ing. Radomír Hanák |

| | | |
|---------------------------|--|---|
| Název stavby/akce: | Údržba, opravy a odstraňování závad u SMT 2023 - PD propustků na TÚ 2251, 2252 a 2253 Propustky na trati Krnov - Opava východ (TÚ 2252) | Označení investora: S635210030 |
| | | Zakázka: 23082-01 |
| Název části: | Souhrnná technická zpráva | Označení části: B |
| Název objektu/díle části: | Propustek v km 101,505 | Označení objektu/komplexu: SO 02 |
| Název přílohy: | | Číslo přílohy (typ/pořadí): |
| Název díle části přílohy: | | |
| Odpovědný projektant: | Zpracovatel přílohy: | Měřítko: |
| Ing. Radomír Hanák | Ing. Denis Ujházy | Formáty: |
| Kraj: | Katastrální území: | TUDU: |
| Moravskoslezský | Holasovice [742937] | 2252 08 |
| | | Stupeň dokumentace: PDPS |
| | | Smluvní datum zpracování: 11/2023 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------------|-------|---------|------------|----------|---------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Označení investora: | Stupeň dokumentace: | Část: | Objekt: | Podoblast: | Příloha: | Revize: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S 6 3 5 2 1 0 0 3 0 - | P | D | P | S | - | B | X | X | X | X | - | S | O | 0 | 2 | X | X | X | X | - | X | X | - | X | - | X | X | X | - | 0 | 0 | 0 |

[Prostor pro další informace]

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ

| | |
|-------------------------------|--|
| Název stavby: | Propustky na trati Krnov – Opava východ, TÚ 2252 |
| Objekt: | SO 02 Propustek v km 101,505 |
| Místo stavby: | p. č. 746 v k. ú. Holasovice [640786] |
| Objednatel: | Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 |
| Zastoupení zadavatele: | Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Ostrava Muglinovská 1038, 702 00 Ostrava |
| Stupeň dokumentace: | Dokumentace pro stavební povolení (DSP) |
| Stávající vlastník objektu: | Správa železnic, státní organizace |
| Správce mostního objektu: | Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Ostrava |
| Odpovědný projektant objektu: | Ing. Radomír Hanák |
| Vypracoval: | Ing. Branislav Kvašňovský Ing. Denis Ujházy |

B.1 Popis území stavby

a) **Charakteristika území, ve které se odstraňovaná stavba nachází a zastavěného stavebního pozemku**

Stavba se nachází na regionální neelektrifikované železniční trati Krnov – Opava východ mezi stanicemi Skrochovice-Holasovice, v katastrálním území Holasovice. Propustek se nachází v extravilánu. Vlevo i vpravo trati se nachází zemědělské pozemky. Stavba je navržena na stabilizovaných plochách funkčně určených na dopravní infrastrukturu.

b) **Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací**

Navržená stavba je v souladu s platným územním plánem obce Holasovice, nemění účel ani funkci stávajících pozemků.

c) **Vydaná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území**

Stavba nevyžaduje výjimku z obecných požadavků na využívání území.

d) **Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů**

Závazná stanoviska dotčených orgánů budou postupně zařazena do části dokumentace E.1.

e) **Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika**

Geomorfologicky patří obec Holasovice k provincii Středoevropská nížina, subprovincii Středopolské nížiny, oblasti Slezská nížina. Geomorfologický celek je Opavská pahorkatina.

Holasovice patří do povodí Odry, resp. řeky Opavy. Stavba se nedotýká žádných trvalých vodních toků, řeší pouze převedení srážkových vod z jedné strany trati na druhou v souladu se stávajícím funkčním stavem.

f) **Výčet a závěry provedených průzkumů měření**

Pro potřeby stavby nebyl proveden žádný průzkum či měření, pouze bylo území obvodu stavby geodeticky zaměřeno.

g) **Ochrana podle jiných právních předpisů**

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

1. Ochranné pásmo dráhy

V našem případě dle §8, zák. č. 266/1994 Sb., o dráhách, ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje

h) **Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba se nenachází v záplavovém území ani v oblasti poddolovaného území. V zájmové oblasti stavby se nenachází žádné lokality chráněných ložiskových území, dobývacích prostor těžených, výhradní ložiska surovin ani hlavní důlní díla.

i) **Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry území**

Opravou propustku nedojde ke změně odtokových poměrů v území ani k zásahu do okolních staveb či propustků. Jedná se pouze o odstranění špatného stavebně-technického stavu stávajících konstrukcí. Hydrotechnické posouzení propustku je doloženo v příloze technické zprávy.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Předmětná stavba nevyžaduje kácení dřevin, asanace ani trvalé demolice objektů.

k) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF a PUPFL

Stavba vyžaduje dočasné zábory pozemků ZPF k potřebám zřízení zařízení staveniště. Charakter ani účel pozemků nebude narušen.

Podle zák. č.334/1992 Sb. §9 odst.2 písm. d), o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů, odnětí ZPF není třeba při stavbě:

- k nezemědělským účelům po dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu, je-li termín zahájení nezemědělského využívání zemědělské půdy nejméně **15 dní předem písemně oznámen orgánu ochrany zemědělského půdního fondu** uvedenému v § 15

Tuto podmínku naše stavba splňuje, neboť doba potřebná k realizaci stavby je plánována na 22 dní.

Dotčené pozemky jsou následující:

| Parcelní číslo dle KN | Výměra pozemku celkem (m2) | Druh pozemku | Současné využití | Kód BPEJ | Třída ochrany ZPF | LV | Dočasný zábor |
|-----------------------|----------------------------|----------------|------------------|----------|-------------------|-----|---------------|
| 750 | 137 | Ostatní plocha | Dráha | | | 297 | |

| LV | VLASTNÍK |
|-----|---|
| 297 | Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 |

Stavba nezasahuje do pozemků PUPFL ani do ochranného pásma lesa.

Pro zařízení staveniště je v situaci (část dokumentace C) zaznačena plocha 300 m2 na parcele číslo **428/18** ve vlastnictví České dráhy, a.s.; nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1. Dočasné zábory na tomto pozemku nebyly v rámci projektové dokumentace řešeny. Dočasný zábor na pozemku **428/18** bude projednán a řešen investorem nebo zhotovitelem stavby před začátkem stavebních prací.

l) Územně technické podmínky

Objekt propustku není využíván osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Stavbou nebudou změněny odtokové poměry v území.

m) Seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba umísťuje

Stavba se bude realizovat na pozemku stavebníka.

- 746; Vlastnické právo: Česká republika; Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace

Dále se uvažuje s dočasným zábořem pozemků, viz odstavec k).

n) Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Žádná nová ochranná pásma se neuvažují

o) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Realizace stavby se předpokládá v termínu: 4.7.2024 – 26.7.2024

Výluka kolejové dopravy: 20.5. – 26.7.2024

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Stavba se nachází na regionální neelektrifikované železniční trati Krnov – Opava východ mezi stanicemi Skrochovice - Holasovice, v katastrálním území Holasovice.

b) Účel užívání stavby

Stavba bude užívána jako stavba dráhy.

c) Trvalá nebo dočasná zástavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Hlavním cílem stavby je odstranění špatného stavebně-technického stavu nosné konstrukce propustky, bez většího zásahu do přilehlé železniční trati a okolí.

e) Informace o výjimkách z tech. požadavků na stavby a tech. požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

Stavba nevyžaduje povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

f) Podmínky závazných stanovisek

Závazná stanoviska dotčených orgánů dosud nejsou k dispozici, budou postupně doplňována do části dokumentace E.1.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle jiných právních předpisů (například dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů nebo zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

h) Základní bilance stavby

• Nakládání s výziskem, možnosti využití nebo zneškodnění jako odpad

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

- **Čistá výkopová zemina** bude částečně použita na zpětné zásypy, částečně uložena na skládku prostřednictvím oprávněné firmy (kód 170504, kat. O).
- **Štěrkové lože** bude sejmuta a z důvodu přebytku odvezeno na skládku
- **Ocelové části** - Ocelové části budou demontovány a využity jako druhotná surovina (kód 170405, kat.O).
- **Beton z demolic objektů** – kat. O, kód odpadu 170101. Recyklace a další využití.
- **Cihly z demolic objektů** – kat. O, kód odpadu 170102. Recyklace a další využití.
- **Nebezpečný odpad musí být předán firmě, která má oprávnění k nakládání s nebezpečnými odpady**

Další druhy odpadů z provádění stavby např. odpadní obaly, apod. budou tvořit

menší podíl z celkového množství odpadů, který je možno uložit na skládku ostatních odpadů. Vznik dalšího významného množství nebezpečných odpadů se při realizaci této stavby nepředpokládá. Případné odpady kat. N (např. odpadní nátěrové hmoty a jejich obaly) musí být předány firmě oprávněné k nakládání s tímto druhem odpadů.

Ostatní výzisky a odpady jsou uvedeny v souhrnné tabulce:

Soupis výzisků a odpadů dle Vyhl. 381/2001 Sb. (katalog odpadů):

| Položka dle vyhl. 381/2001 Sb. druh výzisku, odpadu | kód | kat. | jedn | celk. množství | způsob nakládání |
|---|--------------------------------|----------|------|-------------------|---|
| Štěrka z kolejiště určený k recyklaci celkem | 170507 170508 | NN/ O | t | 55 | Zpětné použití do zásypů |
| Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 čistá výkopová zemina | 170504 | O | t | 361 | uložení na povrch terénu, stavba, skládka |
| Beton z demolic objektů, základů TV | 170101 | OO | t | 0 | recyklace |
| Cihly Z demolic objektů | 170102 | OO | t | 123,0 | recyklace |
| Železný šrot Kolejnice, konstrukce z demolic | 170405 | OO | t | 0,21 | výkup |

i) Základní předpoklady výstavby

Realizace stavby se předpokládá v jedné etapě při vyloučeném železničním provozu v době od **4.7. – 26.7.2024**

j) Základní požadavky na předčasné užívání stavby a zkušební provoz stavby

Není uvažováno s předčasným užíváním stavby. Je předpoklad, že před uvedením stavby do provozu bude zaveden zkušební provoz, jehož délka bude stanovena příslušným DÚ.

k) Orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby jsou stanoveny v rozpočtu.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba nijak nezasahuje do zásad územní regulace a svým prostorovým řešením, zejména výškou stavby a její polohou nevytváří prvky utvářející nebo měnící stávající kompozici zastavěného prostoru.

b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Stavba neobsahuje prvky požadující urbanistické a architektonické řešení. Architektonické řešení se drží standardů a modelových řešení SŽ, s.o. a je přizpůsobeno charakteru okolní zástavby.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

Viz odstavec B.2.6

b) Celková bilance nároků všech druhů energií

Viz odstavec B.2.1, písmeno h).

c) Celková spotřeba vody

Viz odstavec B.2.1, písmeno h).

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů

Viz odstavec B.2.1, písmeno h).

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Během svého provozu stavba nenárokuje kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě. Stavba využívá neveřejnou drážní síť.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Rekonstruované propustky nevyžadují zajištění bezbariérového přístupu v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost stavby na provozované dráze je řešena v rámci platné legislativy (zákon o drahách) a s ohledem na stávající předpisy spojené s provozováním dráhy. Stavba není stavbou veřejně přístupnou, zákonem o drahách je vstup na dráhu, s výhradou míst k tomu určených (např. nástupiště, podchod, výpravní budovy, přejezdy a přechody), zcela zakázán.

a) Ochrana před vlivem trakčních a energetických vedení

Jedná se o neelektrifikovanou železniční trať, tudíž ochrana před vlivem trakčních a energetických vedení není řešena.

b) Ochrana opatření proti vlivu bludných proudů

Jedná se o neelektrifikovanou železniční trať, tudíž ochrana před vlivem bludných proudů není řešena

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty ani technická zařízení.

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

D.2.1.4.1 SO 02 Propustek v km 101,505

D.2.1.4.1.1 SO 02.1 Propustek

Popis stávajícího stavu:

Propustek o jednom otvoru převádí kolej přes občasný vodní tok. Trať na propustku je v oblouku, nachází se v širé trati.

Nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba, na vtoku a výtoku se nacházejí betonová čela se zábradlím. Rok výstavby propustku je 1892. Kolmá světlost 1,3m. Stavebně technický stav objektu je špatný. Popraskaná omítka na čelní zdi a římse. V lici otvoru kaverny po

vypadaných a vydrolených cihlách. Degradace spárování cihelného zdiva. Průsaky a tvora výluhů v klenbě. V r. 2018 levá čelní zeď opravena, sanovány římsy, odstraněny keře, odstraněno zábradlí. Otvor z 1/3 zanesen.

Propustek je hodnocen dle předpisu SŽ S5 stupněm 2.

Popis navrženého řešení:

Vzhledem ke špatnému technickému stavu propustku a na základě požadavků zadávací dokumentace je navrženo provést vybourání stávající konstrukce propustku a výstavbu nového ŽB trubního propustku DN 1000 v ose stávajícího propustku.

Vtok a výtok budou zakončeny šikmými ukončeními a odlážděním. Příkop před vtokem bude odlážděn a vyčištěn v délce cca 3 m. Při výstavbě dojde k snesení železničního svršku a po výstavbě bude žel. svršek a drážní těleso obnoveno.

V prostoru výstavby propustku se nachází tyto inženýrské sítě:

- Kabely ČD-Telematika a.s. – (1x DOK Opava – Krnov)
- Kabely Správy Železnic, s.o., ve správě Správa železničních komunikací (1x DOK + 1x traťový kabel), kabely ve správě SŽ SEE (podzemní kabel NN) a kabely sdělovací a zabezpečovací ve správě SŽ SSZT

Dotčené inženýrské sítě (ČD Telematika a drážní kabely SŽ) budou před začátkem stavby vytyčeny za dozoru správce kabelů, vyvěšeny a patřičně ochráněny po celou dobu výstavby dle požadavků jednotlivých správců kabelů. Po výstavbě propustku budou vráceny do své původní polohy. Je potřeba respektovat požadavky níže uvedených správců. Kabely budou řešeny jako dva samostatné objekty, rozdělené dle správců jednotlivých kabelů.

Dělení kabelů:

Kabely ČD Telematika

Vytyčení, vyvěšení a ochrana kabelů ČD-Telematika bude provedena dle konkrétních požadavků od vlastníka a správce kabelů, tedy ČD – Telematika a.s. Před začátkem stavebních prací je zapotřebí zkontaktovat ČD-Telematika a.s. a zajistit všechny podmínky a požadavky, které budou v rámci rekonstrukce požadovány. Je požadováno provést měření kabelů před a po převěšení.

Kabely Správy železnic

Vytyčení, vyvěšení a ochrana kabelů SŽ bude provedena dle konkrétních požadavků od správce kabelů, tedy SŽ SŽT, SŽ SSZT a SŽ SEE. Před začátkem stavebních prací je zapotřebí zkontaktovat Správu železničních komunikací a zajistit všechny podmínky a požadavky, které budou v rámci rekonstrukce požadovány. Je požadováno provést měření kabelů před a po převěšení.

D.2.1.4.1.1 SO 02.2 Železniční svršek

Popis stávajícího stavu:

Železniční svršek na propustku je tvaru S49/85,25,N,1981 na betonových pražcích PB2, rozdělení c, z r. 1981, žebrové podkladnice, kolej je bezстыková, otevřené štěrkové lože.

Popis navrženého řešení:

V místě výkopu pro opravu propustku bude proto stávající kolejový rošt snesen/rozebrán v délce 12 m a po dokončení opravy propustku bude vložen zpět.

V návaznosti na rekonstrukci kolejového svršku bude nutno provést opravu GPK přilehlých úseků tratě v celkové délce 106 m. Před snášením železničního svršku bude zhotovitelem přizván zástupce správy trati (VPS TS). Před svařením a zřízením koleje je nutno provést 2-3 podbití koleje v místě rekonstrukce a následnou definitivní úpravu GPK. S

výměnou pražců ani upevňovadel se nepočítá. Počítá se pouze s výměnou pryžových podložek pod patou kolejnice a pružných dvojitých kroužků u svérkových šroubů. V úseku rekonstrukce koleje se zřídí nové kolejové lože z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm (železniční štěrky). Základní tvar kolejového lože lichoběžníkový, základní šířka 1,700 m od osy koleje na obě strany, svahy štěrkového lože za hlavami pražců jsou ve sklonu 1:1,25. Tloušťka kolejového lože bude min. 0,35 m pod ložnou plochou pražců. V rámci SO 02.1 Propustek bude v úseku rekonstrukce kolejového svršku (tj. v délce 12 m) pod kolejovým ložem zřízena konstrukční vrstva se štěrko-drti fr. 0/32 mm v tl. min 0,2 m. Spád zemní pláň pod konstrukční vrstvou bude upraven ve sklonu 5% .

V rozsahu rekonstrukce železničního svršku bude provedena obnova drážních stezek s povrchovou úpravou ze štěrko-drti fr. 4-16 mm dle předpisu SŽ S3. V rozsahu opravy GPK se provede doplnění a reprofilace kolejového lože a drážních stezek. V dotčeném úseku trati bude před uvedením do provozu provedeno kontinuální měření PPK.

V km 101,595 872 se nachází úrovňový přejezd polní cesty (P7761, ev. km 101,596). Přejezd se nachází v úseku, kde bude prováděna úprava GPK (hodnota příčného posunu v ose přejezdu je 12 mm vpravo). Přejezd je široký 5,4 m a je celopryžové konstrukce (Rosehill). Během úpravy G/PK bude přejezdová konstrukce mezi závěrnými zídkami rozebrána a po dokončení úpravy GPK se přejezdová konstrukce znovu zřídí (původní konstrukce)

B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky hořlavých materiálů a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Ostatní stavební objekty (kolejiště, komunikace, mosty, zpevněné plochy, inženýrské sítě, zabezpečovací zařízení, silnoproudá zařízení aj.) proto nepodléhají posouzení z hlediska požární bezpečnosti.

Rekonstrukci propustků nelze řešit dle požárních norem ČSN 7308... Při rekonstrukci propustků nebudou narušeny přilehlé komunikace, které slouží pro příjezd požárních vozidel ke stávajícím objektům. Nebude zasahováno do zásobování požární vodou.

Zhotovitel stavby stanoví podmínky požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhl. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů a zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření.

Při řezání, svařování, nebo jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky směrnice SŽ č.56 o požární bezpečnosti při svařování.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba neřeší pozemní stavební objekty, tudíž se zde úspora energie ani tepelná ochrana neuplatní.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Neuplatní se

b) Ochrana před bludnými proudy

Jedna se o neelektrifikovanou železniční trať, tudíž se zde ochrana proti bludným proudům neuplatní.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

V dané oblasti není nutné dodržovat zásady a ustanovení podle ČSN EN 1998-1.

d) Ochrana před hlukem

Rekonstruovaný propustek se nachází v extravilánu, tudíž se zde ochrana proti hluku neřeší.

e) Protipovodňová opatření

Stavba nezasahuje do záplavového území, proto se protipovodňová opatření nenavrhují.

f) Ochrana před ostatními účinky

V rozsahu předmětné stavby se nevyskytují žádná poddolovaná území, oblasti s výskytem metanu apod., tudíž se žádná další ochrana stavby nepředpokládá.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

Stavbou nevzniknou potřeby připojení nových vedení na technickou infrastrukturu. Stávající kabelová vedení podél trati, která jsou v majetku stavebníka, budou po dobu stavby pouze provizorně vyvěšena a následně vrácena do původní polohy.

B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

1.1.1 Přehled výluk

Na trati je naplánována výluka v termínu 20.5. – 26.7.2024 (68N) pro rekonstrukci mostu v km 110,701, opravu mostu v km 110,644 i přestavbu propustků.

Propustky v km 100,762 a 101,505 budou realizovány v rámci výše zmíněné výluky, tj. v úseku Skrochovice – Opava západ a to v jejich posledních 23 dnech. Stavební práce budou realizovány v období 4.7. – 26.7. 2024 (23N). Po tuto dobu nebude možná obsluha vleček na Palhanci.

| Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|--------|---------------|--------------|--|
| 1 | červenec 2024 | 22 dnů | V rámci SO 01 této stavby nepřetržitá výluka Opava západ - Skrochovice Výluka 1 + 2 v souběhu |
| 2 | červenec 2024 | 22 dnů | V rámci SO 01 této stavby nepřetržitá výluka Opava západ - Skrochovice Výluka 1 + 2 v souběhu |

Je zapotřebí během přípravy realizace propustků v km 100,762 a 101,505 myslet na koordinaci mezi jednotlivými stavbami.

1.1.2 Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu

Výluka 1 a 2

S ohledem na skutečnost, že Správa železnic, s. o. předpokládá výluky i z jiných důvodů na předmětné trati, předpokládá se, bez ohledu na přímou souvislost s tímto dílem, vyloučení drážní dopravy v úseku Opava západ – Skrochovice a nahrazení NAD celého úseku Opava západ - Krnov. Začátek a konec výluky ve vztahu k NAD je ovlivněn ostatními stavbami a opravami SŽ. Nebude tak možno ani zavést jízdy nákladních vlaků.

Pro NAD proto bude zpracován samostatný VJŘ pro celý úsek.

Pokud by došlo k neshodě mimo toto dílo a musela se výluka uskutečnit samostatně,

vyžádala by si následující opatření:

Vyloučení drážního osobního provozu v úseku tratě Opava západ - Skrochovice

Náklady na NAD ukazuje níže uvedená tabulka. Doporučuje se také s přihlédnutím k lokalitě a uvedené době konání zvážit nasazení vozidla umožňujícího přepravu kol (např. cyklovlek).

Během výluky 1 a 2 nebude možné provozovat drážní dopravu na trati Opava západ - Skrochovice.

Proto všechny zde jedoucí vlaky jsou nahrazeny autobusy NAD se zachováním obsluhy svých klasických stanic i zastávek.

Návrh poloh stanovišť náhradní dopravy:

ŽST Opava západ: – před výpravní budovou (v případě vedení NAD z Opavy východu, pak na zastávce MHD „Opava, SME“

zast. Vávrovice – na obvyklé autobusové zastávce „Vávrovice, Opavia“

zast. Holasovice – na obvyklé autobusové zastávce „Holasovice, žel. st.“

ŽST Skrochovice - na obvyklé autobusové zastávce „Brumovice, Skrochovice, žel. st.“

Opatření pro osobní dopravu a přepravu

| Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|--------|---------------|--------------|--|
| 1 | červenec 2024 | 22 dnů | V rámci této stavby nepřetržitá výluka Opava západ - Skrochovice a nahrazení vlaků osobní přepravy NAD |
| 2 | červenec 2024 | 22 dnů | V rámci této stavby nepřetržitá výluka Opava západ - Skrochovice a nahrazení vlaků osobní přepravy NAD |

(výluky 1 a 2 v souběhu)

Hrubé vyčíslení požadavků na náhradní dopravu

Vzhledem k charakteru provozu je ve výpočetních tabulkách užito výpočtu, kdy vždy jeden vlak je nahrazen dvěma vozy NAD, ve dvou typech provozních dnů, tj. pondělí – pátek a soboty + neděle .

Dle metodiky výpočet uvažuje nejvyšší možný počet, tedy předpokládá běžný týden bez svátků.

Požadavky na zavedení náhradní autobusové dopravy jsou v souladu s platnou metodikou Správy železnic pro vyčíslování výluk tedy následující:

| | | | |
|--|------------------------|--------------------|--------------|
| Σ NAD celkem: | 2 006 680,00 Kč | Sazba za km | 85 Kč |
|--|------------------------|--------------------|--------------|

| | | | | | |
|---|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Výluka č. 1+ 2 | | | | | |
| | D_p | 16 | | D_v | 6 |
| Opava západ | T_{kmi} [km] | Pracovní den | | Dny pracovního volna | |
| Skrochovice | | A_{xi} | V_{pi} | A_{xi} | V_{vi} |
| T_{km1} TAM | 13 | 2 | 22 | 2 | 17 |
| T_{km2} ZPĚT | 13 | 2 | 22 | 2 | 17 |
| T_{km3} | | | | | |
| T_{km4} | | | | | |
| Σ T_{kmi} celkem | 23 608,00 | | | | |

Celkem tak lze jako cenu za opatření v osobní dopravě předpokládat částku přibližně **2 006 680 Kč**.

(Pozn.: NAD za rychlíky by v reálu byla vedena pravděpodobně v celém úseku do Krnova, dle rozhodnutí dopravce)

1.1.3 Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

Výluka 1

Během výluk 1 a 2 nebudou možné jízdy nákladních vlaků na trati Opava západ – Skrochovice.

V souvislosti s ostatními pracemi nemožnost obsloužení vlečky 6100 a do ní zaústěných vleček

- Mlýn Palhanec -
- Bidfood Czech Republic s.r.o. -
- RITSCHNY kovošrot

Na tyto vlečky po dobu souběžných prací ZAN.

Ostatní (úsekem tranzitní) nákladní vlaky vedeny odklonem přes Olomouc.

Tabulka opatření pro nákladní dopravu a přepravu

| Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|--------|---------------|--------------|---|
| 1 | červenec 2024 | 22 dnů | V rámci této stavby nepřetržitá výluka Opava západ - Skrochovice vlaky úsekem tranzitující vedeny odklonem přes Olomouc ZAN pro vlečku 6100 a do ní vlečky zaústěné |
| 2 | červenec 2024 | 22 dnů | V rámci této stavby nepřetržitá výluka Opava západ - Skrochovice vlaky úsekem tranzitující vedeny odklonem přes Olomouc ZAN pro vlečku 6100 a do ní vlečky zaústěné |

(výluky 1 a 2 v souběhu)

1.1.4 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby

Personální potřeba dopravních zaměstnanců a obsazení dopraven se na řešeném úseku v průběhu rekonstrukce nijak nezmění.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Nepředpokládá se zásah do okolní vegetace ani zásadní terénní úprava sousedních pozemků. Výjimku tvoří dílčí části pozemků citovaných v B.1.1, písm. k), kde je na těchto pozemcích nutné provést drobné terénní úpravy pro plynulý odtok srážkových vod, bez zásadní změny charakteru pozemků.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí

Ke zvýšení objemu emisí do ovzduší dojde přechodně v období výstavby v okolí zařízení stavenišť, tento vliv je pouze lokální a časově omezený. Po dokončení rekonstrukce na trati nehrozí ve srovnání se současným stavem zvýšená produkce emisí ovlivňujících kvalitu ovzduší.

Při realizaci stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. Případně použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality povrchových i podzemních vod.

Během stavby vznikne množství výzisků a odpadů různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem SŽ. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí SŽ č.42 – Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem s účinností od 7.1.2013. Tato zpráva proto pojednává pouze rámcově o materiálech, které spadají do kompetence kategorizátorů pro hospodaření s vyzískaným materiálem (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo). Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Pojem výzisk se používá v drážní terminologii pro materiál, který je vytěžen ve stavbě a nestává se odpadem, ale je dále využit v jiných stavbách.

Stavba se nachází v extravilánu, tudíž zde ochrana obyvatelstva proti hluku není řešena.

b) Vliv na přírodu a krajinu

V prostoru staveniště, ani na plochách zařízení staveniště se nenachází žádná vzrostlá zeleň.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nedotýká souboru chráněných území Natura 2000.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Stavba nepodléhá posouzení vlivu na životní prostředí, neboť se jedná pouze o opravu stávajícího propustku.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení

Zákon o integrované prevenci se zde neuplatní.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Ve stavbě nejsou navrhována ochranná a bezpečnostní pásma podle jiných právních předpisů.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba se nachází v extravilánu, mimo dosah trvalé zástavby.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Materiál pro stavbu se bude od zařízení staveniště v Žst. Skrochovice převážet po pozemních komunikacích k přejezdu P7761 v ev. km 101,596. Od přejezdu bude materiál ke stavbě přepravován po železnici. U přejezdu se materiál bude překládat ze silničních na železniční vozidla (a opačně). Na příjezd k přejezdu se bude využívat pozemní komunikace I/57 a pozemek parc. č. 750 ve vlastnictví SŽ. s.o.

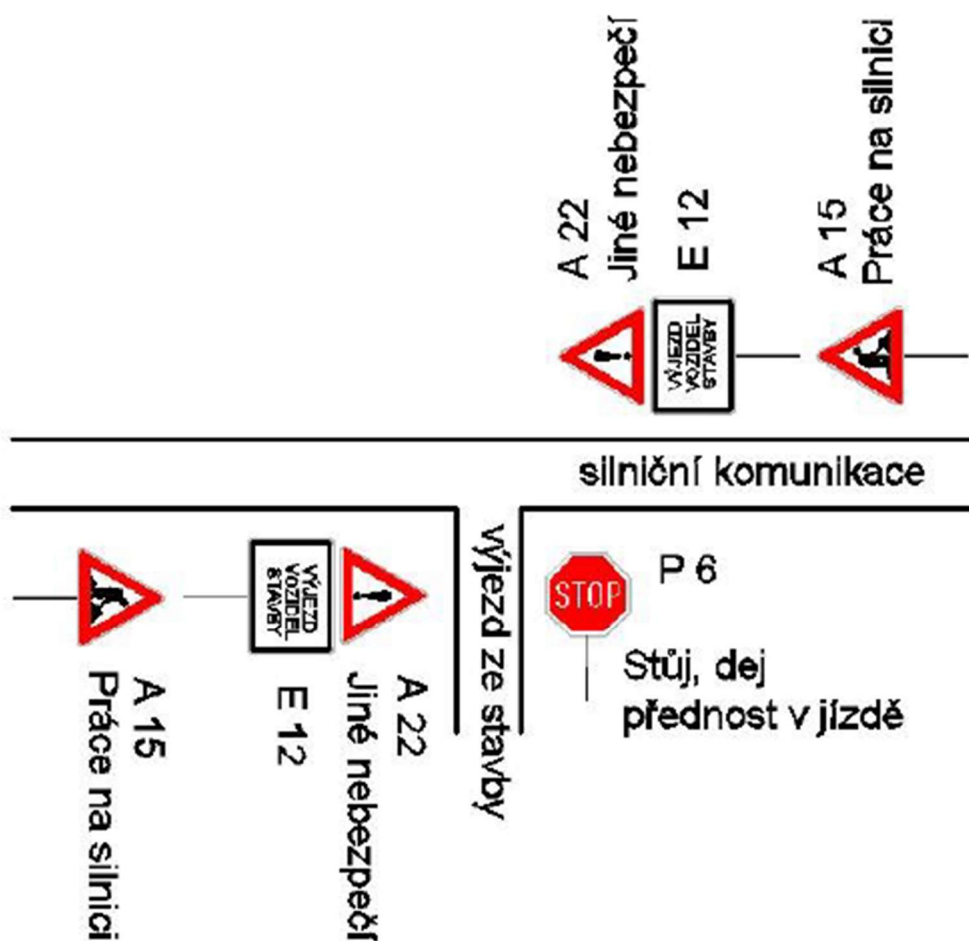
b) Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálům zásady vnitrostaveništní dopravy

Přístup od přejezdu na stavenišťe bude zabezpečený železničními dopravními prostředky. Na přístup k přejezdu bude využívána pozemní komunikace I/57 a pozemek parc. č. 750 ve vlastnictví SŽ, s.o. Pro dopravu k místu stavby propustku budou kolejová vozidla MUV nebo dvoucestný bagr MHS.

Meziskládky zemin se nebudou vytvářet. Zeminy a suť budou odvezeny na skládky, resp. k recyklaci.

c) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Staveniště bude v extravilánu ohrazeno proti vstupu cizích osob. Výjezdy z parc. č. 750 na silnici I/57 bude opatřen dopravním značením (viz obr.).



d) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Viz samostatná příloha této dokumentace:

C.3 Koordinační situační výkres

e) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras, úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Požadavky na bezbariérové obchozí trasy nejsou.

f) *Bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemin v rozsahu podle B.8.5*

Většina vytěženého materiálu z kolejového spodku a svršku bude odvezena na úložiště odpadového materiálu.

g) *Požadavky na postup a způsob přípravy a realizace výstavby, rozhodující dílčí termíny, požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání)*

Zahájení prací se předpokládá na 4.7.2024, ukončení prací na 26.7.2024.

Objekty budou uvedeny do provozu současně.

h) *Popis jednotlivých stavebních postupů*

Oprava propustku bude probíhat v jednom stavebním postupu. V tomto stavebním postupu se před zahájením prací připraví území a zařízení staveniště. Následně se odstraní kolejový svršek, vybourá stávající nosná konstrukce, upraví podklad a zbuduje se konstrukce nová. Kolejový svršek bude vrácen zpět v původním rozsahu.

i) *Zásady požárně bezpečnostního řešení*

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky hořlavých materiálů a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Ostatní stavební objekty (kolejiště, komunikace, mosty, zpevněné plochy, inženýrské sítě, zabezpečovací zařízení, silnoproudá zařízení aj.) proto nepodléhají posouzení z hlediska požární bezpečnosti.

Rekonstrukci propustků nelze řešit dle požárních norem ČSN 7308... Při rekonstrukci propustků nebudou narušeny přilehlé komunikace, které slouží pro příjezd požárních vozidel ke stávajícím objektům. Nebude zasahováno do zásobování požární vodou.

Zhotovitel stavby stanoví podmínky požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhl. 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů a zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření.

Při řezání, svařování, nebo jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky směrnice SŽ č.56 o požární bezpečnosti při svařování.

j) *Popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.)*

Vzhledem na typ konstrukce a rozsah stavby se daný bod neřeší.

k) *Popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení*

Vzhledem k rozsahu stavby se neřeší.

l) Popis objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší odsouhlasených PČR, průchody pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách.

Vzhledem k rozsahu stavby se neřeší.

m) Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby

Provizorní dopravní značení případných dopravních omezení (sil. I/57) projedná vysoutěžený zhotovitel stavby, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Před zahájením stavby provede zhotovitel společně se správcem komunikací pasportizaci stavu vozovek spojenou s videozáznamem a fotodokumentací před stavbou.

Po skončení stavby budou opět komisionelně (zhotovitel, správce komunikace, investor) stanovena jednotlivá poškození komunikací staveništním provozem a dále bude stanoven způsob a rozsah jejich oprav. Z tohoto zjištění budou odvozeny náklady na opravy silničních komunikací.

n) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Stavba se bude realizovat v plánované výluce v termínu 20.5.2024 – 26.7.2024. Stavba nepožaduje další dodatečná vyloučení veřejné dopravy.

o) Maximální produkované množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Viz bod B.2.1 h)

p) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba přinese během vlastní realizace řadu negativních vlivů na životní prostředí. Zejména lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky. Při dodržení zásad uvedených v této kapitole by nemělo dojít k žádnému ovlivnění přírodního prostředí.

Pro eliminaci škodlivých vlivů stavby je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy, havarijním řádem a podobnými materiály, jakož i následujícími zásadami:

Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Seřizené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřizením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřizené brzdy produkující minimum prachového azbestu. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek.

Plocha ZS bude vybavena kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů. Pro jízdy silničních vozidel je nutné co nejméně využívat volného terénu, při jízdě v uliční síti udržovat čistotu komunikací k tomu vyčleněnými pracovníky a při jízdě dodržovat stanovenou rychlost.

K likvidaci hořlavého odpadu se nesmí využívat jejich pálení, ale odvoz na řízenou skládku.

Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště je nutné zajistit čištění veřejných komunikací i použité mechanizace od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zemetáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy.

Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částeczek do volného terénu při jízdě.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující.

Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 185/2001 Sb. na náklady stavebníka.

V rámci této stavby bude veškerý vytěžený materiál (zemina, štěrk apod.) odvezen na místa uložení na skládky podle druhu odpadu a podle stupně znečištění a tento materiál nebude použit zpět do stavby. Stanice recyklace štěrkového lože se vzhledem k jeho množství nezřizuje.

Přehled platných právních předpisů z oblasti odpadového hospodářství, kterými se musí řídit zhotovitel, jenž bude původcem odpadu vyprodukovaného v průběhu stavby:

Nakládání s odpady je řízeno především **zákonem č. 541/2020 Sb.**, o odpadech, (dále jen "zákon") v pozdějším znění. Dle tohoto zákona je odpadem každá movitá věc, které se vlastník zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit.

Provádění ustanovení tohoto zákona upravují následující vyhlášky, nařízení vlády a metodické pokyny:

č. 8/2021 Sb. Vyhláška o Katalogu odpadů

č. 273/2021 Sb. Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady

č. 394/2006 Sb. Vyhláška, kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací.

Původcem odpadu je zhotovitel stavby.

q) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.

Ochrana okolí staveniště.

Staveniště se nachází mimo urbanizované území. Bude však oploceno proti vstupu cizích osob.

Pohyb pracovníků SŽ a ČD staveništěm:

Pohyb pracovníků SŽ a ČD staveništěm se nepředpokládá vyjma kontrolních dnů na stavbě.

Při realizaci stavby se předpokládá využití denní pracovní doby ve dvousměnném provozu 7 dnů v týdnu, se 14ti hodinovou pracovní dobou.

Vybrané činnosti, budou realizovány v nočních směnách v souladu ustanoveními § 78 odst. 1 písm. J a další) zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, bezpečnostních opatření definovaných v plánech BOZP na staveništi. Tyto noční směny budou projednány s orgány ochrany veřejného zdraví. Organizací prací na staveništi je třeba zajistit, aby se v nočních výlukách neprováděly hlukově náročné práce (například používání pneumatických kladiv, řezání na okružní pile a podobně).

Práce a činnosti na stavbě s ohledem na bezpečnost a zdraví veřejnosti:

Staveniště bude oploceno a odstíněno.

Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení

Počet pracovníků na stavbě je věcí dodavatelů, jejich sociální zabezpečení si zajišťují dodavatelé svými kapacitami.

Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby

Provádění jednotlivých stavebních objektů bude realizováno různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Provádění jednotlivých SO stavby bude probíhat za částečně nebo úplněvyloučeného železničního provozu.

Při výstavbě je nutné rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací, apod.

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákolníky, obuv s kovovými špičkami apod. dle charakteru jednotlivých prací.

Na každém pracovišti vždy bude stanovena bezpečnostní hlídka, která bude vizuálně střežit pohyb pracovníků a železniční, silniční či strojní techniky.

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací je nutné brát zřetel na stávající podzemní inženýrské sítě.

S velkou odpovědností je nutné zabezpečit při předávání stavenišť vytýčení všech podzemních inženýrských sítí. Bez vytýčení nesmí být zahájeny jakékoliv zemní práce. Vzhledem k tomu, že existující podzemní řády většinou nejsou u správců řádně výškopisně a polohopisně zdokumentovány, je nutné před zahájením stavby, nejpozději při předávání staveniště, tyto vytýčit.

Při manipulaci s jeřábem v blízkosti silnoproudých elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele.

Ochrana pásma el. vedení (venkovních) od krajního vodiče na každou stranu:

do 35 kV – 10m

do 110kV – 15m

do 220kV – 20m.

Při provádění stavebních prací platí všechny obecně platné předpisy OBP (vlastní staveniště se nachází na drážním pozemku, kde platí předpisy SŽ Bp1. Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají patřičná oprávnění a proškolení. Svářeči státní svářečskou zkoušku, řidiči a strojníci mechanismů příslušná oprávnění, totéž strojníci posunujících lokomotiv, strojníci kolejových jeřábů a mechanismů.

Při provádění stavebních a montážních prací je nutno dodržovat zejména tyto bezpečnostní předpisy:

Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6

zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon)

silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace např.:

SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis

SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem

SŽ D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace

SŽ D6 Předpis pro tvorbu a zpracování technologických pomůcek ke grafikonu vlakové dopravy

SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu

SŽ D7-2 Organizování výlukových činností

SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí

SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizace“, dále předpisem

SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“

SŽ (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

SŽ (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení

SŽ (ČD) Z 11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení

SŽ S8 Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel

SŽ S3 „Železniční svršek“

SŽ S4 „Železniční spodek“

SŽ Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“

SŽ Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných.
Průkaz pro cizí subjekt.

SŽ R 14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

SŽ T1 Telefonní provoz

SŽ T7 Rádiový provoz

SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.

SŽ T113 Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení“.

SŽ T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu

SŽ SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst

SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách

Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

SŽ Směrnice SM108 o postupu při užívání kamerových systémů

SŽ PO-01/2019-GŘ Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“

SŽ S5 Správa mostních objektů

SŽ SM100 Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách

SŽ SM103 Řešení ekologických škodných událostí

SŽ E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek

SŽ E3 „Předpis pro trakční napájecí a spínací stanice“

SŽ E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie

SŽ E6 „Předpis pro činnost elektrodispečinků“;

SŽ E8 „Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení“

SŽ E10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení

SŽ E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽ

Předpis SŽ (ČSD) T123 Údržba reléových zabezpečovacích zařízení

SŽ Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“

služební rukověť SŽ SR70 „Číselník železničních stanic a dopravně významných míst“

TNŽ_34_3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách

Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (MŽP Praha, srpen 2018)

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

Viz následující kapitola s).

s) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Cílem zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci předmětné stavby je stanovit a koordinovat základní podmínky k zajištění bezpečnosti práce a požární ochrany.

Základním předpokladem pro dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je, že práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

Jelikož se jedná se o stavbu s významným podílem prací spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb, představuje tato stavba zejména následující činnosti spojené s potencionálními riziky ohrožení zdraví z hlediska posouzení o přijetí Plánu BOZP:

- rizika při vykonávání zemních prací, při výkopech základových konstrukcí a inženýrských sítí
- rizika práce železářské, betonářské
- rizika práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, určených pro trvalé zabudování do staveb
- rizika při vykonávání svářečských prací
- rizika práce v kolejišti
- rizika vznikající při práci s mechanizací
- a další

Při realizaci bude na stavbě z praktického pohledu celá řada rizik z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci:

- Všichni pracovníci na stavbě musí před zahájením prací absolvovat školení a prozkoušení z předpisu SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizace“, dále předpisem SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“ a musí důsledně dodržovat veškerá ustanovení tohoto předpisu. Na staveništi při práci musí být

všichni pracovníci vybaveni potřebnými osobními ochrannými prostředky s reflexními prvky, zejména reflexními vestami. U každé pracovní skupiny musí být vždy vyčleněn jeden pracovník jako bezpečnostní hlídka, který neustále kontroluje, zda se nepřibližuje železniční kolejová technika k místu pracoviště. Bezpečnostní hlídka je vybavena dvouhlasou trubkou, na jejíž signál musí všichni pracovníci opustit pracovní místo a odejít do bezpečného prostoru, se kterým musí být seznámeni ještě před zahájením práce.

- Dalšími riziky na této stavbě jsou ohrožení technikou a stroji, při jejich nakládání, vykládání i pracovní činnosti, ohrožení padajícími, nebo vymrštěnými předměty nebo materiály při práci těchto mechanismů.
- Pracovníci na této stavbě se pohybují v nerovném terénu, mohou být ohroženi pádem, zřícením, nebo uklouznutím na nerovném povrchu.
- Riziko tepelné – při svařování ocelových prvků železničního svršku, práci se živici
- Riziko prašnosti jemných částic materiálu – na celé stavbě. K tomuto patří i riziko styku s materiály s nebezpečnými vlastnostmi a dalšími nebezpečnými odpady (asfaltové směsi obsahují dehet, dehtokorek, PCB, apod.)
- Riziko nevhodných klimatických podmínek. Stavba může být prováděna během celého kalendářního roku, tedy i za extrémního chladu, tepla a vlhkosti
- Riziko hluku, vibrací při práci se speciálními mechanismy
- Riziko požární je na této stavbě méně významné, přesto je nutné jej nepodceňovat

Před zahájením jakýchkoliv prací na stavbě je stavbyvedoucí povinen všechna rizika se všemi pracovníky vyhodnotit, učinit opatření k minimalizaci těchto rizik, vybavit pracovníky potřebnými OOPP a během prací navržená opatření kontrolovat.

t) Odvodnění staveniště

Prostor staveniště bude odvodněn drážními příkopy. V případě výkopů pod hladinou podzemní vody bude prostor odčerpáván lokálními čerpadly do příkopů. Rovněž všechny plochy zařízení staveniště a skládkové plochy budou takto odvodněny.

u) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Betonová směs bude na stavbu dovážena, počítá se s dovozem technologické vody, zejména do extravilánových stavenišť. Nejlepší telefonické spojení na stavbě je pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

Pro napojení stavby na elektrickou energii budou sloužit mobilní zdroje - pojízdné dieselagregáty, napojení zařízení staveniště na vodu a kanalizaci není možné a bude řešeno mobilními zařízeními zhotovitele stavby.

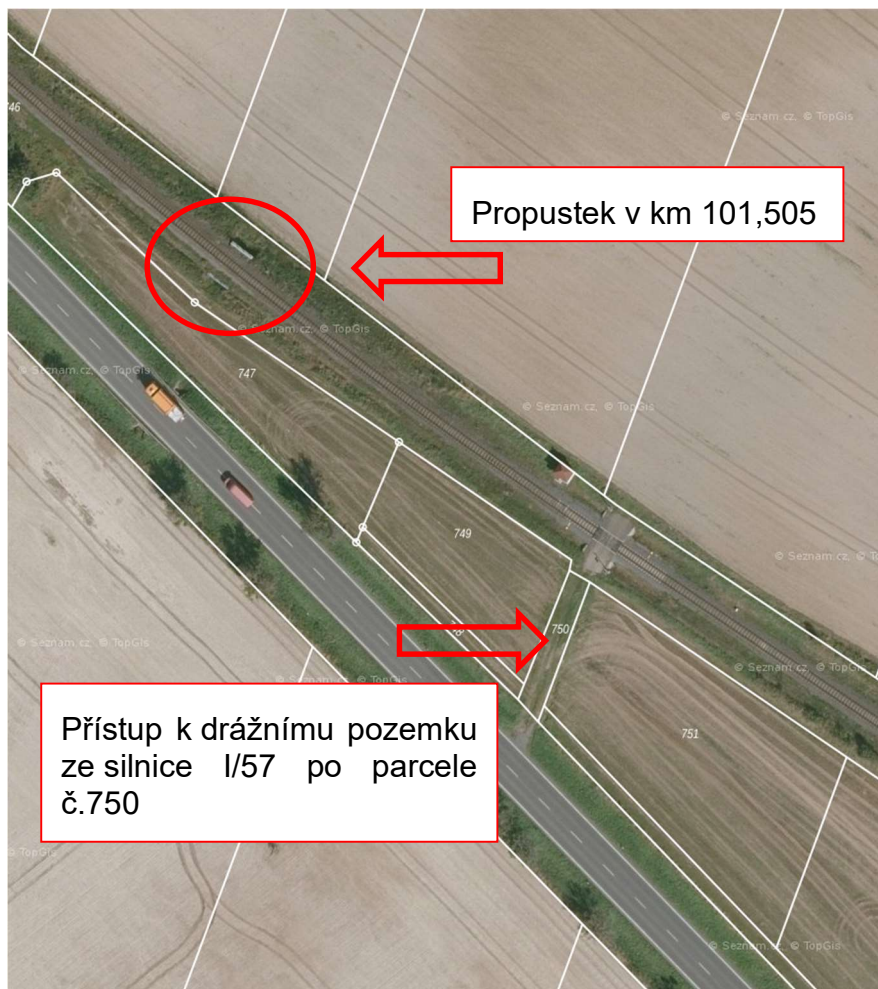
v) Řešení sociálních a sanitárních zařízení.

Sociální a sanitární zařízení budou zřízeny na ploše zařízení staveniště.

w) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

V blízkosti se nenachází žádný objekt vhodný pro zařízení staveniště. Pro

plochu zařízení staveniště je uvažována plocha v Žst. Skrochovice na parcele č. 428/18 ve vlastnictví ČD, a.s. Jedná se o zpevněnou plochu. Plocha bude využita jako zázemí pracovníků i skládková plocha použitého materiálu. Pro dopravu k přejezdu bude využívána sil. I/57, ze které se lze dostat po pozemku č.750 (pozemek ve vlastnictví SŽ) na drážní těleso a následně po kolejích k místu stavby budou použita kolejová vozidla MUV viz obr:



428/18 – dočasný zábor Vlastnické právo: Česká republika; právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace

x) **Staveništní přejezdy a úrovnňová křížení**

V rámci stavby bude využíván stávající přejezd P7761 v ev. km 101,596.

B.8.2 Výkresy

Viz koordináční situaci C.3

B.8.3 Harmonogram

B.8.3.1 Harmonogram výstavby

Výstavba bude probíhat v plánované výluce železniční dopravy na opravu mostů v km 110,644 a km 110,701 v termínu 20.5.2024 – 26.7.2024. Na výstavbu propustku je

vyčleněných 22 dní v termínu 5.7.2024 – 26.7.2024. Délka výstavby propustku činí 16 dní.

1. Etapa – práce před výlukou železničního provozu

- Zahájení stavby, příprava území, zařízení staveniště 1 den

2. Etapa – práce prováděné při výluce koleje

- odstranění kolejového svršku a lože 1 den
- bourání nosné konstrukce (ŽB trubní propustek) 1 den
- provedení výkopových prací s urovnáním základové spáry 1 den
- bednění, armování a betonáž základové desky + podklad. bet. 6 dní
- uložení prefabrikovaných částí ŽB propustku 1 den
- provedení izolace ŽB konstrukcí 1 den
- odláždění na vtoku a na výtoku 2 dny
- zpětné zásypy 1 den
- položení kolejového lože a železničního svršku 2 dny

Σ 16 dní

Zahájení prací: 4.7.2024

Ukončení prací: 26.7.2024

B.8.3.2 Harmonogram výluk

| Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|--------|---------------|--------------|--|
| 1 | červenec 2024 | 22 dnů | V rámci SO 01 této stavby nepřetržitá výluka Opava západ - Skrochovice Výluka 1 + 2 v souběhu |
| 2 | červenec 2024 | 22 dnů | V rámci SO 01 této stavby nepřetržitá výluka Opava západ - Skrochovice Výluka 1 + 2 v souběhu |

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Vzhledem na rozsah stavby a jednoduchost provádění stavebních postupů se schéma stavebních postupů neřeší.

B.8.5 Bilance zemních hmot

| | Výkop (t) | Násyp (t) |
|------------------------|-----------|-----------|
| Kolejový spodek | 361 | 0 |

Celý objem zeminy bude odvezen na skládku.

B.8.6 Zdroje vody a energií

Pro napojení stavby na elektrickou energii budou sloužit mobilní zdroje-pojízdné dieselaagregáty, napojení zařízení staveniště na vodu a kanalizaci není možné a bude řešeno mobilními zařízeními zhotovitele stavby.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

V rámci opravy stávajícího železničního propustku budou provedeny takové úpravy terénu, aby byl zachován plynulý průtok povrchových vod v návaznosti na stávající stav a nebyly narušeny odtokové poměry.

Zpracoval: Ing. Denis Ujházy
Dopravní projektování, spol. s r.o.
28. října 3388/111
702 00 Moravská Ostrava
e-mail: denis.ujhazy@dopravniprojektovani.cz