




Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		Podpis: Datum:	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	27.04.2024	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Dominik Mojžíšek

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	Signal Projekt s.r.o.	
Adresa:	Vídeňská 55, 639 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz	
Zhotovitel části/objektu:	EXprojekt s.r.o.	
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Jaromír Kielor	Specialista: -

Název stavby/akce:	Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava - Opava	Označení investora: S622200193
		Zakázka: 23-098-35-211
Název části:	Železniční svršek a spodek	Označení části: D.2.1.1
Název objektu/dílčí části:	Železniční svršek a spodek, P7744 v km 284,986	Označení objektu/komplexu: - Objekty dle seznamu
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001
Název dílčí části přílohy:	—	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: — Formáty: 12 x A4
Ing. Dominik Mojžíšek	Ing. Josef Marek	
Kraj:	Katastrální území:	TUDU: 225110
Moravskoslezský	viz část A. Průvodní zpráva	
		Smluvní datum zpracování: 27.04.2024

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 2 0 0 1 9 3	-	P D P S	-	D 2 1 0 1	-	S K 2 1 0 0 0 2
						- X X
						- 1 - 0 0 1 - 0 0 0

STAVBA: Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava – Opava

OBJEKT: SO 21-10-01 Železniční svršek, P7744 v km 284,986
SO 21-11-01 Železniční spodek, P7744 v km 284,986

PODOBJEKT: SO 21-10-01.01 Železniční svršek, P7744 v km 284,986
SO 21-10-01.02 Železniční svršek, P7744 v km 284,986, následná úprava

STUPEŇ: DUSP + PDPS

Technická zpráva

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU/Ů A TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ZAŘÍZENÍ:	4
2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	5
3	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A HLAVNÍCH TECHNICKÝCH PARAMETRŮ	6
3.1	STÁVAJÍCÍ STAV – SO 21-10-01.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	6
3.2	NOVÝ STAV – SO 21-10-01.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	6
3.2.1	Rozsah stavebního objektu	6
3.2.2	Staničení	6
3.2.3	Navržená rychlost	6
3.2.4	Směrové řešení	6
3.2.5	Sklonové řešení	6
3.2.6	Konstrukční uspořádání železničního svršku	6
3.2.7	Svary kolejnic	6
3.2.8	Bezстыková kolej	7
3.2.9	Kolejové lože	7
3.3	STÁVAJÍCÍ STAV – SO 01-11-01 ŽELEZNIČNÍ SPODEK	7
3.4	NOVÝ STAV – SO 01-11-01 ŽELEZNIČNÍ SPODEK	7
3.4.1	Rozsah stavebního objektu	7
3.4.2	Odvodnění	7
3.4.3	Skloněná zemní pláň	8
3.4.4	Pláň tělesa železničního spodku	8
3.4.5	Rozšíření PTŽS	8
3.4.6	Podélný trativod	8
3.4.7	Vyústění trativodu	8
3.4.8	Inženýrské sítě	8
3.4.9	Kabelové chráničky	8
3.4.10	Výstroj trati	8
3.5	SO 21-10-01.02 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, P7744 v km 284,986, NÁSLEDNÁ ÚPRAVA	8
4	VÝJIMKY, ODCHYLNÁ ČI ÚLEVOVÁ ŘEŠENÍ Z NOREM A PŘEDPISŮ	8
5	NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY, SOUVISEJÍCÍ STAVBY	9
6	STAVEBNĚ MONTÁŽNÍ POSTUPY VÝSTAVBY	9
7	VÝPOČTY A POSOUZENÍ NÁVRHU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	9
8	VAZBA NA PŘEDCHOZÍ STUPNĚ DOKUMENTACE	9
9	POŽADAVKY DO DALŠÍHO STÁDIA PŘÍPRAVY A REALIZACE	9
10	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ, VZOROVÝCH LISTŮ APOD	9
11	POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VE VZTAHU K UŽÍVÁNÍ	10
12	POŽADAVKY NA BOZP	10

1 Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení:

Údaje o stavbě a objektu

Název stavby:	Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava – Opava
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby
Dílčí část – objekt (PS/SO):	SO 21-10-01 Železniční svršek, P7744 v km 284,986 SO 21-11-01 Železniční spodek, P7744 v km 284,986
Charakter dílčí části:	změna dokončené stavby trvalá
Katastrální území, pozemky:	Komárov u Opavy [711845]
Místo stavby dílčí části:	km 284,948 752 – km 285,023 752
Trať podle Prohlášení o dráze:	795 Ostrava-Svinov – Opava východ
Traťový úsek TU:	2251 Ostrava-Svinov (mimo) – Opava východ (včetně)
Definiční úsek DU:	10 Štítina – Opava-Komárov
Kategorie dráhy:	celostátní
Kategorie trati podle TSI:	osobní P5 / nákladní F3

Údaje o stavebníkovi

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Stavební správa východ Nerudova 773/1 779 00 Olomouc

Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

Zhotovitel díla:	Signal Projekt s.r.o. Videňská 55 639 00 Brno IČO: 255 25 441
Zhotovitel dílčí části dokumentace:	EXprojekt s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno IČO: 292 85 801

Hlavní projektant (HIP):	Signal Projekt s.r.o. Videňská 55 639 00 Brno IČO: 255 25 441 Hlavní projektant (HIP): Jaromír Kielor Číslo ČKAIT: Obor autorizace:
Odpovědný projektant dílčí části (PS/SO):	EXprojekt s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno IČO: 292 85 801 Odpovědný projektant: Ing. Dominik Mojžíšek Číslo ČKAIT: 1007348 Obor autorizace: ID00 – dopravní stavby
Zpracovatel přílohy dílčí části (PS/SO):	EXprojekt s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno IČO: 292 85 801 Zpracovatel přílohy: Ing. Josef Marek Číslo ČKAIT: Obor autorizace:

Údaje o nabyvatelovi PS/SO

Vlastník/správce:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 Správa tratí Olomouc Oblastní ředitelství Ostrava Nerudova 1 772 58 Olomouc
--------------------------	---

2 Seznam vstupních podkladů

- Zadávací podmínky
- Dokumentace projektu PPK Štítina - Komárov
- Prohlídky staveniště, fotodokumentace
- Platné obecně závazné právní předpisy, normy, zákony a vyhlášky
- Geodetické zaměření (2010)
- Geodetické doměření (Geometra – zeměměřická kancelář s.r.o. – 09/2023)
- Katastrální mapy (05/2023)
- Zákresy průběhů stávajících sítí (05/2023)
- Evidenční list přejezdu (13. 7. 2023)
- Geotechnický průzkum železničního spodku (TESIA speciální technické práce s.r.o. - 11/2023)

3 Popis a zdůvodnění navrženého technického řešení a hlavních technických parametrů

3.1 Stávající stav – SO 21-10-01.1 Železniční svršek

Řešený přejezd se nachází v přímé. Trať přes přejezd klesá ve sklonu menším než 1,0 ‰ a za přejezdem stoupá ve směru staničení taktéž ve sklonu menším než 1,0 ‰. Maximální traťová rychlost je na řešeném úseku 100 km/h s třídou zatížení D4. Stávající soustava železničního svršku je tvořená kolejnicemi tvaru 49E1 na betonových pražcích B91S/2 s bezpodkladnicovým pružným upevněním W14. Rozdělení pražců je „u“, kolej se svařena do bezстыkové koleje se standardním tvarem kolejového lože. Kolejový rošt byl do koleje vložen v roce 2006.

3.2 Nový stav – SO 21-10-01.1 Železniční svršek

3.2.1 Rozsah stavebního objektu

Rozsah úprav železničního svršku je dán především rozsahem úprav na železničním spodku. V délce 50,0 m před a za objektem železničního spodku je provedena směrová a výšková úprava koleje. Následně v potřebné délce je proveden výběh směrové a výškové úpravy koleje.

3.2.2 Staničení

Staničení je přebráno z projektu PPK, která je vstupním podkladem.

3.2.3 Navržená rychlost

Navržená rychlost v koleji zůstane stejná jako stávající tj. $V = 100 \text{ km/h}$.

3.2.4 Směrové řešení

Řešený úsek se nachází v přímé. Směrové řešení je převzato z projektu PPK.

3.2.5 Sklonové řešení

Stejně jako v případě směrového řešení, tak je i sklonové řešení napojeno na projekt PPK. Kolej v místě přejezdu klesá $-0,75 \text{ ‰}$ a za přejezdem v km 285,004 908 začíná stoupat ve sklonu $0,85 \text{ ‰}$.

3.2.6 Konstrukční uspořádání železničního svršku

Stávající železniční svršek bude snesen. Nový železniční svršek bude v rozsahu od km 284,951 452 do km 285,021 052 v celkové délce 69,6 m. Kolejnice budou vyměněny v délce 75,0 m tvaru 49E1. Pražce budou vyměněny v délce nového železničního spodku v délce 69,6 m. Pražce budou betonové minimální délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 a s rozdělením pražců „u“ - 600 mm. V místě železničního přejezdu bude na délku přejezdové konstrukce provedena antikorozi úprava upevňovadel.

3.2.7 Svary kolejnic

Je uvažováno se svary provedené standardní technologií odtavovacího stykového svařování pomocí mobilní svařovny v koleji. Případně je možné svar provést pomocí aluminotermického svařování. Je uvažováno s použitím kolejnic délky 75,0 m tedy budou provedeny celkem 4 ks svarů. V případě, že zhotovitel použije kolejnice kratších délek např. 25,0 bude zhotoveno 8 ks svarů. V rozpočtu je naceněno 8 svarů. Tabulka níže specifikuje umístění svarů pro jednotlivé varianty.

Varianta kolejnice dl. 75,0 m	
Staničení	Počet svarů
284,948 752	2 ks
285,023 752	2 ks

Varianta kolejnice dl. 25,0 m	
Staničení	Počet svarů
284,948 752	2 ks
284,973 752	2 ks
284,998 752	2 ks
285,023 752	2 ks

3.2.8 Bezстыková kolej

Kolej bude svařena do bezстыkové koleje dle předpisu SŽDC S3/2 Bezстыková kolej. Zřízení BK a postup při přejímce prací řeší příloha S předpisu SŽ S3/1.

Poloha a výška bezстыkové koleje musí být před jejím zřízením ověřena místně-příslušným správcem PPK (SPPK). S tím je nutno počítat dle TKP č. 8.3.6 již v harmonogramu výstavby.

3.2.9 Kolejové lože

Nové kolejové lože bude zřízeno v rozsahu nového kolejového roštu s hranou koruny kolejového lože ve vzdálenosti 1,700 m od osy koleje. Nové kolejové lože bude provedeno ze šterku drceného, frakce 31,5/63 mm. Tloušťka kolejového lože bude min. 350 mm pod pražcem. Kolejové lože a jeho rozměry musí splňovat požadavky SŽDC S3 díl X Kolejové lože a ČSN EN 13450(72 1506) Kamenivo pro kolejové lože. Vzhledem k rychlostem lze použít kamenivo třídy BII včetně recyklovaného. V úsecích směrové a výškové úpravy koleje se uvažuje s doplněním kolejového lože.

Zapuštěné kolejové lože

V místě přejezdové konstrukce bude zapuštěné kolejové lože od km 284,981 452 – 284,991 052. Přejed z otevřeného kolejové lože na zapuštěné bude realizováno rampou ve sklonu maximálně 1:12. Tabulka níže specifikuje místa přechodů z otevřeného na zapuštěné kolejové lože a délky jednotlivých přechodů. Zásyp bude šterkem fr. 16/32.

Staničení		Strana	Délka přechodu
Od km	Do km	Vlevo / vpravo	
284,972 452	284,981 452	vlevo	9,0 m
284,975 452	284,981 452	vpravo	6,0 m
284,991 052	285,000 052	vlevo	9,0 m
284,991 052	284,997 052	vlevo	6,0 m

3.3 Stávající stav – SO 01-11-01 Železniční spodek

Stávající skladba podloží je popsána v geotechnickém průřezu, který byl zhotoven firmou TESIA speciální technické práce s.r.o., geotechnický průřez je umístěn v části P.

3.4 Nový stav – SO 01-11-01 Železniční spodek

3.4.1 Rozsah stavebního objektu

Rozsah je dán zřízením zesílené konstrukce pražcového podloží pod přejezdovou konstrukcí a také výběhem konstrukční vrstvy na délku V/4, která při navržené rychlosti vychází na 25,0 m. Tabulka níže shrnuje jednotlivé skladby pražcového podloží.

Staničení		Typ
Od km	Do km	
284,951 452	284,976 452	Výběh KV dl. 25,0 m
284,976 452	284,996 052	ZKPP dl. 19,6 m
284,996 052	285,021 052	Výběh KV dl. 25,0 m

Výpočet návrhu zesílené konstrukce pražcového podloží je v části č. 3 – Výpočty.

ZKPP:

Kolejové lože fr. 31,5/63 BII min. tl.	350 mm pod ložnou plochou pražců
Šterkodrt' – ŠD 0/32 mm tl.	300 mm
Drcené kamenivo – DK 0/90 mm tl.	300 mm
Přehutněná zemní pláň	

Výběh konstrukční vrstvy:

Kolejové lože fr. 31,5/63 BII min. tl.	350 mm pod ložnou plochou pražců
Šterkodrt' – ŠD 0/32 mm tl.	300 mm
Přehutněná zemní pláň	

3.4.2 Odvodnění

K odvedení srážkové vody ze zemní pláň byly v řešeném úseku navrženy následující odvodňovací zařízení:

1. skloněná zemní pláň ve sklonu 5%

2. podélný trativod

3.4.3 Skloněná zemní pláň

Odvedení srážkové vody ze zemní pláně je realizováno jejím příčným spádem 5 % v celé délce na levou stranu ve směru staničení.

3.4.4 Pláň tělesa železničního spodku

Pláň tělesa železničního spodku bude zřízena v celé délce ve sklonu 5 % na levou stranu ve směru staničení. Rozměr PTŽS bude 3,2 m od osy koleje vlevo z důvodu dodržení minimální šířky stezky 550 mm a 3,1 m od osy koleje vpravo. V místě trativodu bude vlevo PTŽS omezena pozicí trativodu.

3.4.5 Rozšíření PTŽS

V km 284,951 452 – 284,975 452 je v délce 24,0 m na pravé straně provedeno rozšíření PTŽS pomocí L-prefabrikátů. Rozšíření bude realizováno dle Vzorového listu SŽDC Ž 2.2, obr. 2, varianta A, v náspu. Budou použity krabicové díly opěrných zdí tvaru L, které budou uloženy do zavlhlého betonu C 20/25 tl. 80 mm, zhutněná zemní pláň pod zídou bude ve sklonu 5 % směrem na hranu náspu. Vnější hrana zídky bude umístěna 3,1 m od osy koleje.

3.4.6 Podélný trativod

Voda z místa přejezdu a z části přiléhajících přejezdu svedena do podélného trativodu. Odtok vody do trativodu je zajištěn příčným sklonem zemní pláně. Trativod je navržen ve sklonu minimálně 5 ‰. Hloubka trativodu je minimálně 300 mm pod zemní plání. Trativodní rýha šířky 0,5 m bude vyložena filtrační geotextilií o plošné hmotnosti 250 g/m². Výplň trativodu bude tvořena drenážním kamenivem fr. 16/63 bude nasypána přes úroveň pláně, aby tvořila „hrobeček“. Dno trativodní trubky bude uloženo do podsypu ze štěrkopísku tl. 50 mm. Trativod bude opatřen plastovými trativodními šachtami DN 400 s vrchním plastovým poklopem.

Mezi šachtami ŠV1 a ŠK2 bude potrubí trativodu tvořeno trubkami HDPE DN150 se 120° perforací. V těchto místech prochází trativod pod silnicí a bude obetonován betonem C12/15 do výšky perforace potrubí.

Šachta	Staničení	Vzdálenost k další šachtě	Výška	Popis
ŠV1	284,972 315	20,8	241,092	Šachta vrcholová
ŠK2	284,993 115	1,8	240,988	Šachta koncová
-	284,993 543		240,738	Vyústění

3.4.7 Vyústění trativodu

Voda z trativodu bude odvedena potrubím PP DN 200 ve sklonu 13,8 % na hranu tělesa z ŠK2. Potrubí bude uloženo na vrstvu štěrkopísku tl. 100 mm a rýha bude zasypána vhodnou zemínou. Vyústění trativodu bude stávající monolitickou trativodní výustí.

3.4.8 Inženýrské sítě

Před započítáním zemních prací dojde k vytyčení všech stávajících inženýrských sítí. Přednostně se jedná o sítě CETIN a SSZT, které jsou v souběhu vpravo od osy koleje. Případně dojde k jejich vymístění a jejich následné navrácení zpět do původního stavu.

3.4.9 Kabelové chráničky

Součástí tohoto SO je také pokládka zemních kabelových chrániček DN160 v počtu 2 ks a DN110 v počtu 1 ks. Chráničky budou ukládány do zemního tělesa v rýze šířky 0,7 m v průběhu zřizování železničního spodku. Minimální hloubka pod TK bude 2,5 m. Chráničky budou pod kolejí obetonovány betonem C 16/20 X0 tl. min. 0,250 m, zbytek rýhy bude zasypán vytěženým materiálem.

3.4.10 Výstroj trati

Výstroj trati zůstává stávající. Přejezd je již vybaven PZZ a dochází pouze k doplnění závor.

3.5 SO 21-10-01.02 Železniční svršek, P7744 v km 284,986, následná úprava

Následná směrová a výšková úprava kolejí proběhne do 6 měsíců od realizace stavby – železničního svršku.

4 Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů

Nejsou uplatňovány.

5 Návaznost na ostatní objekty, související stavby

Návrh technického řešení železničního přejezdu byl řádně koordinován se zpracovateli souvisejících SO/PS po celou dobu projekčních prací.

PS 21-01-31 PZZ P7744 v km 284,986

SO 21-13-01 Železniční přejezd P7744

SO 21-52-01 Parkovací stání a zpevněné plochy pro RD P7744

SO 21-72-01 Reléový domek P7744

Seznam všech SO/PS je součástí souhrnných částí dokumentace, dále koordinčních situací a pracovních řezů.

6 Stavebně montážní postupy výstavby

Všechny práce budou provedeny v jednom stavebním postupu.

Práce v tomto SO bude probíhat následovně:

1. Rozřezání koleje do kolejových polí
2. Vyjmutí kolejových polí odvezení na mezideponii, rozebrání do součástí
3. Odtěžení stávajícího kolejového lože
4. Odtěžení podkladních vrstev železničního spodku
5. Odstranění stávajícího trativodu
6. Zřízení nového trativodu, uložení chrániček
7. Zřízení podkladních vrstev železničního spodku
8. Zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku
9. Předšterkování, uložení nových pražců
10. Uložení kolejnic
11. Podbití koleje, doplnění kolejového lože
12. Zřízení bezстыkové koleje
13. Po 6 měsících demontáž přejezdové konstrukce, počítačů náprav
14. 3. podbití koleje, doplnění kolejového lože
15. Montáž přejezdové konstrukce, počítačů náprav

7 Výpočty a posouzení návrhu technického řešení

Návrh konstrukce pražcového podloží je zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu a byl proveden postupy dle předpisu SŽ S4, příloh 6 a 7 platných od 1.ledna 2021. Návrh zesílené konstrukce pražcového podloží byl proveden podle zásad přílohy 24 předpisu SŽ S4 platného od 1.ledna 2021. Výpočty jsou součástí části 3. Výpočty tohoto stavebního komplexu.

8 Vazba na předchozí stupně dokumentace

Předchozí stupeň nebyl zpracován.

9 Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace

Stavba se nachází v posledním stupni projektové dokumentace čili je zpracovávána ve stupni PDPS – Projektová dokumentace pro provádění stavby. Zhotovitel si v případě potřeby zajistí dopracování RDS pro dílčí části.

To platí také pro dílčí části, u kterých není možné uvádět konkrétní výrobky a na základě vybraných konstrukčních systémů lze zpracovat dokumentaci RDS na náklady zhotovitele – například dokumentace k regeneraci výhybky.

10 Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

- 1) SŽ D1 ČÁST PRVNÍ „Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“
- 2) „Železniční svršek“ – SŽDC S3
- 3) „Bezстыková kolej“ – SŽDC S3/2
- 4) SŽ S4 Železniční spodek

- 5) Vzorové listy železničního spodku
- 6) TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- 7) ČSN 01 3419 Vytyčovací výkresy staveb
- 8) ČSN 73 0415 Geodetické body
- 9) ČSN 73 0420-1 Přesnost vytyčování staveb – Část 1: Základní požadavky
- 10) ČSN 73 0420-2 Přesnost vytyčování staveb – Část 2: Vytyčovací odchylky
- 11) ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- 12) ČSN 73 6320 Průjezdne průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
- 13) ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
- 14) ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože
- 15) MP pro navrhování pražců s podpražcovými podložkami do konstrukce kolejí, výhybek a výhybkových konstrukcí
- 16) Směrnice generálního ředitele SŽ č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních,
- 17) Směrnice generálního ředitele SŽ č. 30/2006 Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému

11 Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání

Popis stavby z hlediska vlivu na životní prostředí je uveden v části dokumentace B.6.

V rámci tohoto objektu se předpokládá vznik odpadů, jejich množství a nakládání s nimi bude řešeno v Souhrnné části B této dokumentace.

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č.381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/2001 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/2001 Sb., o nakládání s PCB a č.376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/1966 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/1973 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽ, s.o. a bude předám příslušné Správě tratí. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽ č. 11/2006. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

12 Požadavky na BOZP

Základní povinnosti 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.

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 Bp1 a Op 16, v platném znění.

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemcích Správy železnic)

ČD Op16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (na pozemních ČD)

Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti.

Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu:

- při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací
- při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení

Zajištění bezpečnosti traťových zaměstnanců při provozu trati v oblasti míst s omezeným volným schůdným a manipulačním prostorem je třeba zajistit stavebně technickými a organizačními opatřeními uvedenými výše.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- ustanovení § 3 zákona č. 309/2006 Sb.
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb.
- TKP SŽDC, kap.1 a dotčené speciální kapitoly,
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správy železnic
- SŽDC (ČD) S3/1 Práce na železničním svršku

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy vzhledem pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Přílohy:

1. Tabulka vytyčovacích bodů

Zpracoval:

V Brně, duben 2024

Ing. Josef Marek

1. Tabulka vytyčovacích bodů

STAVBA: "Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava – Opava"

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Předčísí	Číslo bodu	Y [m]	X [m]	Výška [m]	POZNÁMKA
SK 21-00-02 Železniční svršek a spodek					
Kolej č.1					
210002	2001	1090532.405	491966.516	242.925	ZÚ
210002	2002	1090503.970	492057.661	242.853	ZZO
210002	2003	1090501.593	492065.277	242.847	LN
210002	2004	1090499.217	492072.894	242.854	KZO
210002	2005	1090481.894	492128.420	242.903	KÚ
210002	3001	1090515.778	492031.056	-	Chráničky začátek
210002	3002	1090509.949	492029.429	-	Chráničky konec
210002	4001	1090514.554	492013.324	242.268	Hrana L-prefabrikát
210002	4002	1090507.407	492036.235	242.250	Hrana L-prefabrikát
210002	5001	1090517.514	492014.247	-	Začátek výběhu konstrukční vrstvy Začátek výměny pražců
210002	5002	1090510.068	492038.113	-	Začátek ZKPP
210002	5003	1090504.231	492056.823	-	Konec ZKPP
210002	5004	1090496.785	492080.689	-	Konec výběhu konstrukční vrstvy Konec výměry pražců
210002	6001	1090518.318	492011.670	-	Začátek výměny kolejnic
210002	6002	1090495.981	492083.267	-	Konec výměny kolejnic
210002	7001	1090514.069	492035.027	241.092	ŠV1
210002	7002	1090507.874	492054.883	240.988	ŠK2
210002	7003	1090509.423	492055.815	240.738	Vyústění trativodu