




Razítko oprávněné osoby:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	10.01.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Radek Kverek, DiS
P001	11.2022	Dokumentace k připomínkám	Radek Kverek, DiS

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební 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: + 420 569 400 513 E: blaha@dmchb.cz		
Zhotovitel objektu:	DMC Havlíčkův Brod s.r.o. 		
Adresa:	Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod		
Kontakt:	T: + 420 569 400 513 E: blaha@dmchb.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Ing. Pavel Bláha	[Specialista]	Ing. Pavel Bláha	Ing. Pavel Bláha

Název stavby/akce:	Rekonstrukce přejezdu P3664 v km 178,860 na trati Brno - Jihlava			Označení (S-kód):
				S622000134
Název části:	Zásady organizace výstavby			Označení zhotovitele:
				č.zak. 20050
Název objektu:	-			Označení části:
Název přílohy:	Technická zpráva ZOV			Označení objektu/komplexu:
Název dílčí části přílohy:	-			Číslo přílohy:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		Paré:
Vysočina	Bransouze (609471)	120124		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP+PDPS	11.2022	A4	-	

S-kód:										Stupeň dokumentace: Část:										Objekt:										Podobjekt:										Příloha:										Revize:									
S	6	2	2	0	0	0	1	3	4	-	D	U	S	P	-	B	I	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	-	X	X	X	X	-	0	0	0															
[Prostor pro další informace]																																																											

OBSAH:

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

Níže předložená B.2 Technická zpráva ZOV je vypracovaná rozsahově pro obě investiční stavby „Doplnění počítačů náprav na sudém zhlaví v žst. Bransouze“ „Rekonstrukce přejezdu P3664 v km 178,860 na trati Brno – Jihlava“ jako společná, protože realizace staveb bude prováděna v jednom stavebním termínu, v době výluky železniční dopravy a v době uzavírky silnice III.třídy.

DOPLŇUJÍCÍ VYSVĚTLENÍ K ROZDĚLENÍ PŮVODNÍ STAVBY.

Na základě požadavku investora byla dříve zpracovaná a v r. 2021 projednaná projektová dokumentace následně rozdělena na dvě investiční stavby, které budou realizovány ve společném termínu, tedy najednou (v rámci jedné výluky železničního provozu a uzavírky silnič.provozu) a na základě společného výběrového řízení. Celkový rozsah a obsah stavby jako takový se nezměnil, jak je patrné i z níže uvedené objektové skladby původní a dvou nově rozdělených staveb s novými názvy.

Vzhledem k výše uvedenému jsou některé části dokumentace vloženy do dokumentace s původním názvem investiční akce. Dokumentace byla projednána pod novými názvy s mimodrážními dotčenými orgány. Majetkoprávní část, týkající se konkrétně dotčených pozemků byla ponechána taktéž s původním názvem investiční akce, neboť jsou smlouvy primárně uzavřeny ke stavbou dotčeným pozemkům a název stavby by dle našeho názoru neměl být směrodatný.

Původní název stavby a jeho objektová skladba:

„Rekonstrukce přejezdu P3664 v km 178,860 včetně doplnění počítačů náprav v žst. Bransouze na sudém zhlaví na trati Brno - Jihlava“

PS 26-01-31 SZZ Bransouze a PZZ km 178,860
PS 26-30-01 Přeložky a úpravy kabelů SŽ
PS 26-30-02 Přeložky a úpravy kabelů cizích správců
SO 26-10-01 Železniční svršek
SO 26-11-01 Železniční spodek
SO 26-13-01 Železniční přejezd km 178,860
SO 26-50-01 Silnice III/4031
SO 26-86-01 Přeložka venkovního osvětlení v žst Bransouze
SO 26-92-01 Kácení dřevin

Rozdělení do dvou staveb s novými názvy a s jejich objektovými skladbami:

Doplnění počítačů náprav na sudém zhlaví v žst. Bransouze

PS 26-01-11 SZZ Bransouze
SO 26-30-01 Přeložky a úpravy kabelů SŽ

Rekonstrukce přejezdu P3664 v km 178,860 na trati Brno – Jihlava

PS 26-01-11 PZZ km 178,860
SO 26-10-01 Železniční svršek
SO 26-11-01 Železniční spodek
SO 26-13-01 Železniční přejezd km 178,860
SO 26-50-01 Silnice III/4031
SO 26-86-01 Přeložka venkovního osvětlení v žst Bransouze
SO 26-92-01 Kácení dřevin

1 CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ

Stavba bude umístěna z velké části na pozemcích dráhy č.1792/1, 1781/5 a 1781/1 ve vlastnictví Českých drah na pozemcích ve vlastnictví Správy železnic, dále na pozemcích 1790/1 (Obec Bransouze), 1790/2 (Kraj Vysočina, KSUSV) a 1412 (Kohoutová Lenka, Třebíč).

Přehledná tabulka je také uvedena v Průvodní zprávě (část dokumentace „A.1.1“). Všechny výše uvedené pozemky stavby se nacházejí v katastr.území Bransouze (609471). Zařízení staveniště bude umístěno na pozemku SŽ poz.č. 1781/1. Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk, využitelná plocha 320,0m². Po ukončení prací budou pozemky zařízení staveniště uvedeny do původního stavu.

Dotčené území stavby se nachází víceméně v extravilánu obce Bransouze a pouze kabelová trasa vedená po drážním pozemku do výpravní budovy se částečně „dotýká“ intravilánu obce.

Stávající železniční trať č. 240 dle KJŘ bude dotčená stavbou v km 178,280 000 do 179,230 000 (především kabelovou trasou). Práce na železničním spodku, svršku, přejezdu a silnice III/4030 budou prováděny v úseku km 178,749 185-179,049 682.

Stávající silnice III. třídy bude dotčena stavbou především v okolí přejezdu a sjezdu na okolní zemědělsky využívané pozemky u řeky Jihlavy v celkové délce cca 100m. Rozsah je uvažován k průsečíku osy koleje a silnice (úprava v délce 40,75m před přejezdem a 51,54m za přejezdem).

Terén je mírně zvlněný a poměrně dobře přístupný (po koleji i po komunikacích). Na staveniště se mechanizace a materiál bude dopravovat po drážním tělese a současně po přilehlých komunikacích.

Jedná se o změnu dokončené stavby. Cílem díla je výměna stávajících kolejových obvodů za PN (počítače náprav) a rekonstrukce PZS (světelná přejezdová zabezpečovací zařízení) typu VUD v záhlaví stanice žst. Bransouze (včetně nové kabelizace a osazení reléového domku). V rámci stavby dojde k rekonstrukci železničního svršku a spodku, k úpravě odvodnění, vložení nové přejezdové konstrukce, vzhledem k posunu polohy přejezdu (cca 10m směrem do stanice) dojde k úpravě silnice III/4031 a hospodářského sjezdu u přejezdu, přeložce sdělovacích tras v úseku sanace železničního spodku. PZZ bude mít vazbu na SZZ v žst. Bransouze. Dále se provede pokládka kabelové trasy napájení pro přejezd.zabezp.zařízení (ve společné trase jako trasa zab.zařízení) a přeložky sdělovacích kabel.tras a přeložka stožáru osvětlení v žel.stanici.

Bude se jednat o stavbu dráhy ve smyslu § 5 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Z hlediska zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, se jedná o změnu dokončené stavby a jde o stavbu trvalou. Z hlediska účelu užívání se jedná o stavbu dopravní infrastruktury.

Celé území dotčené stavbou bylo geodeticky zaměřeno v S-JTSK a BPV a též byl proveden geotechnický průzkum.

Území, na němž je stavba umístěna je ochranným pásmem dráhy.

1.1 Obvod staveniště.

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

Stavba bude realizována převážně na ostatních plochách vedených jako dráha nebo manipulační plocha. Zbývající části zájmového území jsou vedeny jako ostatní plochy různého určení. Kromě drážních pozemků ve vlastnictví investora a Českých drah, zasahuje stavba na pozemek Obce Bransouze, Kraje Vysočina (KSUSV) a soukromého vlastníka (trvalý travní porost). 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 železničního svršku nebo dočasné uložení nového kameniva, betonových prefabrikátů, materiálu pro kabelové trasy, umístění zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC apod.

Část plochy zařízení staveniště bude zpevněna pomocí pokládky silničních panelů o rozměru 300x100 cm, tl.0,15 nebo 0,21cm (nosnost minimálně 20 tun) uložených do písk.lože nebo šterkodrti tl.,min.100mm (počet panelů 60 ks). Případně se panely použijí jako ochrana před poškozením stáv.kabelových tras při přejezdech staveništní techniky. V rámci nákladových položek rozpočtu (výkazu) je uvažováno s využitím **pronájmu silničních panelů** po nutnou dobu stavby (max.60 dní, **60** ks panelů 3*1 m) – viz SO 26-11-01 Žel.spodek.

Náklady na zřízení, údržbu, opravy a demontáže zařízení, objízdné trasy apod. jsou součástí SO 01-16-01 Železniční spodek.

Dále po dohodě zhotovitele stavby se Správou železnic (SŽ) bude možné využívat i stávající manipulační koleje pro nakládku a vykládku materiálu nebo pro odstavování mechanismů v žst. Bransouze. Přesné místo deponií a skladů bude zhotovitelem stavby prokonzultováno a odsouhlaseno se zástupci SŽ a ČD v žst. Bransouze, případně zhotovitelem uvažovaných žel.stanic.

Na základě připomínky SŽ, OŘ Brno, Úsek řízení provozu projektant upozorňuje na skutečnost, že v ŽST Bransouze dle IS KAZAS je 7. manipulační kolej uvedena v seznamu zařízení služeb (Místo nakládky a vykládky). *Požadavek na rezervaci daného zařízení služeb či odstavení mechanismů je nutno projednat v dostatečném časovém předstihu se správcem zařízení služeb – Správa železnic, OŘ Brno, PO Jihlava. Tento požadavek je také třeba uvést již při žádosti o výlukový rozkaz.*

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, C3 – Koordinační situace“. Jejich poloha byla převzata z podkladů jednotlivých správců. Kopie zákresů správců jsou obsahem dokladové části.

Nepředpokládá se zde využití stávajících objektů. V případě potřeby zhotovitele stavby využívat některý ze stávajících objektů bude toto provedeno na základě dohody s majitelem objektu a zhotovitelem stavby.

3 MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU

Na zabezpečeném přejezdu km 178,860 (P3664) bude pro připojení reléového domku použita nově navržená kabelová trasa napojená v DK žst Bransouze. Připojení na jiné inženýrské sítě nebude v rámci stavby realizováno.

Stavba je charakteru liniové stavby a nachází se v extravilánu obce Bransouze, respektive na pomezí extravilánu/intravilánu (pokud jde o centrální prostor žst a výpravní budovy). V prostoru stavby je dosažitelná potřebná infrastruktura s dostupnými zdroji energie a vody.

Potřebu pitné i užitkové vody lze pokrýt z obecního vodovodu. V okolí staveniště se nachází nadzemní a podzemní vedení NN, zásobování elektrickou energií bude nutné projednat se správcem sítě E.ON a.s. Další možnosti, nad rámec uvedený v PD, jsou možné v rámci požadavků a možností konkrétního zhotovitele.

V prostoru staveniště (především v místě přejezdu km 178,860 a v úseku rekonstrukce žel.svršku a spodku, úpravy silnice III/4031) se víceméně nenachází stávající kanalizace, s jejím využitím nelze uvažovat pro potřeby zaměstnanců dodavatele stavby. Předpokládá se, že bude využito zařízení mobilního charakteru s pravidelným odvozem splašků do okolních čistíren odpadních vod.

Podrobnosti zásobování staveniště energiemi je záležitostí dodavatele 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.

Příjezd na staveniště bude možný po drážním tělese a dále umožněn po veřejně přístupných komunikacích (především po silnici III/4031 od obce Brtnice, kde je napojena na silnici II/403 spojující město Brtnice a obec Čechtín) a v omezeném rozsahu lze uvažovat s využitím příjezdu od obce Dolní Smrčné (OA, dodávky). Přístup po místních a případně účelových komunikacích k zájmové lokalitě je téměř vyloučený.

4.2 Dopravně inženýrská opatření

Dopravně inženýrské rozhodnutí projedná dodavatel stavby v rámci své výrobní přípravy stavby s nezbytnou návazností na harmonogram prací. Musí být dodrženy zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích uvedené v TP 65 a 66. V rámci celé stavby se předpokládá při realizaci stavebních prací v prostoru přejezdu km 178,860 (P3664) s uzavírkou části dotčené silnice III/4031 vedoucí přes železniční přejezd. Předpoklad je uzavření III/4031

v úseku od úrovně výpravní budovy žst Bransouze (možnost otáčení vozidel) až cca 100m za předmětný přejezd s tím, že v obci Dolní Smrčné bude před přejezdem upozornění v rámci DIO o uzavření přejezdu Bransouze.

Objízdná trasa při uzavírce přejezdu do obce Dolní Smrčné bude vedena z obce Bransouze po silnici II/403 směr město Brtnice, dále se odbočí na III/4033 do Panské Lhoty, odtud po místní komunikaci do Dolní Smrčné.

Předpokládaná uzavírka této silnice (III/4031) se bude pohybovat v délce celkem 50 dní.

Dopravně inženýrská opatření (návrh dopravního značení objízdných tras) je patrný z přílohy č.3 a 4 této zprávy. Náklady na instalaci, údržbu a zajištění potřebných povolení (DI PČR, odbor dopravy apod.) je součástí *SO 26-13-01 Železniční přejezd km 178,860*.

Investor zajistí před realizací stavby smlouvu o provádění prací v silničním tělese. Za KSÚSV pracoviště Třebíč řeší tuto problematiku pan Vojtěch Novák (vojtech.novak@ksusv.cz). Pro realizaci prací se platí nájem silničního tělesa, ale pro vytvoření smlouvy je nutné znát přesný termín realizace. Toto se řeší při předání staveniště přímo s odpovědným pracovníkem Správy železnic.

5 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ

5.1 Inženýrské sítě

Vzhledem k rozsahu prací dojde při výstavbě ke styku s následujícími inženýrskými sítěmi a jejich ochrannými pásmy: CETIN, Správy železnic - CTD ve správě ČD – Telematika, E.ON, GridServices (GasNet, s.r.o.), SŽ, Obce Bransouze, ČEPS a.s. atd. (viz N.1 Dokladová část).

Před započítáním zemních prací je nutné veškeré sítě vytýčit a zejména u příčných přechodů provést kopané sondy. V místě křížení nebo souběhu se budou zemní práce provádět ručně s nejvyšší opatrností. V případě, že zde dojde ke zjištění nedostatečné hloubky uložení inženýrských sítí nebo dojde k jiné kolizi, je nutno řešit jejich přeložení na základě domluvy zhotovitele stavby s jejich správcem.

Je nutné respektovat podmínky a požadavky správců sítí uvedená ve vyjádřeních v části dokumentace „N.1 Dokladová část“.

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 II. a III. třídy ve vlastnictví Kraje Vysočina (právo hospodařit s majetkem: Správa a údržba silnic Vysočiny).

- Sdělovací a zabezpečovací kabely SSZT ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace (SSZT je odbornou složkou OŘ Brno; to je pro změnu organizační jednotkou SŽ).
- Silnoproudé kabely SEE – ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace (SEE je odbornou složkou OŘ Brno; to je pro změnu organizační jednotkou SŽ).
- Sdělovací kabely CTD (ve výkresech označovány jako kabely ČD-Telematika) – ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace (CTD je organizační složkou SŽ); společnost ČD-Telematika, a.s. je pouze správcem.
- Nadzemní a podzemní sítě ve vlastnictví České telekomunikační infrastruktury a.s. (CETIN).
- Podzemní vedení NN a nadzemní vedení VVN, VN, NN ve vlastnictví společnosti E.ON Distribuce a.s.
- Plynovod STL a VTL ve vlastnictví GasNet, s.r.o. (správcem je GridServices, s.r.o.).
- Vodovod a kanalizace ve vlastnictví obce Bransouze

Poznámka: dále je nutno respektovat požadavky a informace uvedené ve vyjádření dotčených orgánů a institucí, které jsou součástí dokladové části.

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 vypolštářovaného 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 žádné CHKO. Stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa, kde je nutné dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Stavbou nedojde k trvalému ani dočasnému záboru ZPF nebo PUPFL. Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů. V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky.

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. Vodní toky stavbou dotčené, resp. nedotčené, ale situované v prostoru stavby jsou popsány v B.1 Souhrnné technické zprávě.

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 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 organizací“ (platný od 1.1.2021), resp. i Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“. 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 návěstní 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 staveništem apod.).

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. Záměr stavby nebude mít 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

Není nutné posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. Stavba nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona EIA (toto vyjádření je součástí dokladové části). Viz stanovisko Krajského úřadu Kraje Vysočina, OŽP, č.j. KUJI 93897/2022, OZPZ 44/2022 MI, ze dne 4.11.2022.

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. Stavbou nedojde k trvalému ani dočasnému záboru ZPF nebo PUPFL. Stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa (nalézá se do vzdálenosti 50 m od okraje pozemku PUPFL). Nepředpokládá se žádný negativní vliv stavby či její realizace na tyto pozemky.

d) Hluk a vibrace

Z období výstavby lze vyhodnotit jako hlukově nejvýznamnější krátkou přípravnou fází, kdy budou nasazeny stavební mechanizmy 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 extravilánu 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 kolejiště 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 důvodů 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“). Bude provedeno v rámci realizace stavby.

Podrobnější zpracování této problematiky je patrné z části B.5 Odpadové hospodářství.

7.2 Zásady odpadového hospodářství

V poslední době byla legislativa o odpadech změněna a od 1.1.2021 vstoupil v platnost nový zákon o odpadech č. 541/2020 Sb. Obecně projektant upozorňuje na skutečnost, že stavební odpady je nutné v co největší míře recyklovat, případně je nutné postupovat v souladu s výše uvedenou novou vyhláškou a vyhláškou MŽP č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, která v § 42 upravuje nakládání s vybouranými stavebními materiály při odstraňování stavby. Tato vyhláška v příloze č. 24 vymezuje neznečištěné vybourané stavební materiály a výrobky, které je možné opětovně použít nebo stavební a demoliční odpady, které je možné recyklovat nebo vybourané stavební materiály, které jsou vedlejším produktem atd.

Trasy pro dopravu nevyužitelných materiálů z bouraných objektů na skládky (nevyužitelné materiály a hmoty) k místům skládek a zdrojům materiálů lze navrhnout a projednat až po stanovení lokality skládek a míst zdrojů, tj. po výběru zhotovitele prací.

Vyzískaný materiál (součásti železničního svršku – nutno zpracovat předkategorizaci) zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci. Svrškový materiál určen předkategorizací k dalšímu využití bude protokolárně předán OŘ Brno - ST Jihlava a bude dle dispozic investora uložen. Ostatní materiál bude zhotovitelem zlikvidován dle příslušných zákonů.

Podrobnější zpracování této problematiky je patrné z části B.5 Odpadové hospodářství.

8 POPIS POSTUPU STAVBY

8.1 Předpokládané termíny výstavby

Stavba je dle plánů a záměrů objednatele, tj. Správy železnic, s.o., připravována tak, aby její realizace proběhla v době možného čerpání finančních příspěvků v rámci SFDI.

Předpokládaný termín realizace stavby:

Zahájení a ukončení stavby:	2025
Přípravná fáze stavby:	30 dní
Hlavní stav.práce silnice :	35+15 dní
Hlavní stav.práce železnice :	15 dní
Dokončovací práce :	15 dní
Dokončovací práce žel.svršek :	1 den (3.podbití koleje)

Hlavní stavební práce budou realizovány v jedné stavební sezóně (2025). V rámci projektové dokumentace je zpracován stavební objekt SO 26-92-01 Kácení dřevin. Zde uvedený rozsah kácení dřevin byl proveden v mimovegetačním období přelomu roku 2021/2022 SŽ, OŘ Brno. Jiné kácení dřevin se nepředpokládá.

8.2 Předpokládaný postup prací a použité stroje

Předpokládá se, že nejprve budou probíhat výkopové práce na zřízení a pokládku kabelových tras. Následně se před nepřetržitou výlukou koleje provedou stavební práce tzn. vybourání stávající konstrukce vozovky, poté nová konstrukce vozovky (konstrukční vrstvy mimo živičných) na úpravě silnice III/4031, v době nepřetržité doby výluky se provedou práce na výkopových pracích na zřízení rýh pro pokládku kabelových tras (a zához), rekonstrukci odvodnění, demontáže stávajícího svršku, zřízení vrstev železničního spodku a nakonec pokládka nového železničního svršku a přejezdové konstrukce, provedení finálních živičných vrstev silnice. Průběžně budou realizovány práce spojené s napájením a úpravou zabezpečovacího zařízení.

Odtěžení a odvezení vytěženého materiálu bude provedeno na mezideponii v rámci žst Bransouze (zařízení staveniště) nebo v okolí přejezdu. Materiál nevyužitelný pro stavbu bude odvezen ke skládkování dle příslušných zákonů. Kolejový rošt bude vytržen, předpokládá se demontáž do součástí na místě stavby a následná přeprava následovně :

- vyzískané kolejnice a LISy uložit do koleje v ŽST Bransouze dle upřesnění VPS TO Jihlava; budou dále využity ST Jihlava
- vyzískané pražce SB6 vystrojené + jejich svérkové komplety uložit na nákladišti v ŽST Luka nad Jihlavou dle upřesnění VPS TO Jihlava; budou dále využity
- vyzískané pražce SB5 odstojit; upevňovací součásti uložit dle upřesnění VPS TO Jihlava – budou dále využity; odstojené pražce SB5 představují odpad
- vyzískané dřevěné pražce představují odpad; z několika budou vyzískány použitelné upevňovací součásti a uloženy dle upřesnění VPS TO Jihlava
- panely přejezdové konstrukce budou uloženy na nákladišti v ŽST Luka nad Jihlavou podle upřesnění VPS TO Jihlava; budou dále využity

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, 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.).

8.3 Stavební postupy a popis pracovní činnosti

a) Stavební postup č. 0 – předpřípravné práce (bez omezení provozu, 15 dní)

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:

- závazné objednání materiálu
- příprava dopravně inženýrských opatření (DIO) - povolovací proces
- proj.dokumentace provádění stavby, případně dílenská dokumentace

b) Stavební postup č. 1 – Přípravné práce před výlukou (bez omezení provozu, 15 dní)

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
- Případné zřízení dočasných přístupových komunikací
- Vytyčení inženýrských sítí
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy, pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh
- Přípravné práce pro rekonstrukci přejezdu, železničního svršku a spodku, úpravu silnice III/4031
- Příprava dopravně inženýrských opatření (osazení značení)

c) Stavební postup č. 2 - Práce před výlukou, uzavření III/4031 (35 dní):

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na uzavření III/4031 : započítí uzavírky

Provizorní dopravní značení: dopravní značení uzavírek a objízdných tras

Prováděné práce:

- Provádění prací popsaných v „harmonogramu“ a týkajících se především prací odstranění stávající kce vozovky a zřízení vrstev vozovky nové (bez živičných vrstev) a zřízení sjezdu, zřízení zatrubnění příkopy žel.spodku (vč. HV1, VO1) a odvodnění silnice včetně zřízení HV2, VO2, gabionu u sjezdu
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy (zabezp.zařízení + napájení PZZ), pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh

d) Stavební postup č. 3 - Práce v nepřetržité výluce (15N):

Požadavky na výluky: 15 denní nepřetržitá výluka traťové koleje

Požadavky na uzavření III/4031 : uzavírka probíhá, ukončena na konci výluky 15N

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: ze strany stavby nejsou, náhradní autobusová doprava (NAD) je řešena v rámci hlavní výluky objednané ze strany OŘ Brno (60dní)

Provizorní dopravní značení: dopravní značení uzavírek a objízdných tras silnice III/4031

Prováděné práce:

- Provádění prací popsaných v „harmonogramu“ a týkajících se především prací na železničním svršku a spodku, přejezdové konstrukci
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy (zabezp.zařízení + napájení PZZ), pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh
- Aktivace nového zabezpečovacího zařízení
- Osazení přejezdové konstrukce a stavební úprava silnice
- Zřízení živičných vrstev silnice, dopr.značení (SDZ+VDZ)

e) Stavební postup č. 4 – Dokončovací práce po ukončení výluk (bez omezení provozu, 15 dní)

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

f) Stavební postup č. 5 – Následná úprava GPK (výluka 6 hod):

Požadavky na výluky: výluka s trváním max. 6. 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 bude řešena na vrub stavby (přejezd km 178,860“), náklady zapracovány do SR (souhrnného rozpočtu).

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 zabezpečovací 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 SŽ, 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. 3 budou stavební práce realizovány v rámci 15 dní nepřetržité výluky. Pro uvedenou nepřetržitou výlukou (bude objednána OŘ Brno), bude provozována náhradní autobusová doprava, která bude zajištěna ze strany dopravce. Náhradní autobusová doprava bude vedena po veřejně přístupných silnicích a místních komunikacích.

Ve stavebním postupu č. 5 bude po dobu max. 6 hodin výluka osobní i nákladní dopravy v traťovém úseku Okříšky - Jihlava. Po tuto dobu bude provozována náhradní autobusová doprava. Náklady na výlukou pro SP č.5 budou zapracovány do souhrn.rozpočtu stavby „přejezd km 178,860“.

Požadavky na postupné provádění stavby a lhůty výstavby (předpoklad realizace r.2025):

Stavební postup	Stručný rozsah prací	V období		
		od	dny	do
č.0	<i>Bez výluk: Předání staveniště, přípravné práce např. závazné objednání materiálu, dopravní opatření (DIO) povolovací proces, proj.dokumentace provádění stavby, dílenská dokumentace, objednání výroby apod.</i>		15	
č.1	<i>Bez výluk: přípravné práce, zařízení staveniště, zřizování dočasných přístupových komunikací (bez výluk), DIO osazení</i>		15	
č.2	<i>Bez výluk: Vybourání částí silnice a zřízení nových konstrukčních vrstev silnice (bez živičných vrstev) úprava hospodářského sjezdu a terénní úpravy s odvodněním v blízkosti silnice</i>		35	
č.3	<i>Nepřetržitá výluka koleje: Rekonstrukce železničního svršku a spodku, rekonstrukce přejezdové konstrukce, přejezdové zabezpečovací zařízení vč.kabelových tras, část elektro – napájení přejezdu, přeložky a úprava sdělovacích tras. Ve finální fázi výluky zřízení živičných vrstev silnice a části sjezdu Kolejově : 1.TK v úseku Třebíč – Jihlava *)</i>		15	
č.4	<i>Bez výluk:</i>		15	

	<i>dokončovací práce bez nároku na výluky koleje, úklid staveniště, případné stavební úpravy poškozených komunikací</i>			
č.5	<i>Třetí směrová a výšková úprava části staniční koleje č.1. Broušení kolejnic nebude prováděno. (1 x denní výluka kolejově 7:30-13:30) cca 3 měsíce po hlavní výluce</i>		1	

11 POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN

Protože se stavba nachází v záplavovém území byl zpracován povodňový a havarijní plán. Tento elaborát je součástí části B této dokumentace (viz B.6.1 a B.6.2).

12 POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ

Ve stavbě nejsou zařízení staveniště 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.4 – Plán BOZP“.

16 KOORDINACE S DALŠÍMI STAVBAMI

Realizace připravované stavby „Rekonstrukce přejezdu P3664 v km 178,860 na trati Brno – Jihlava“ je vzájemně podmíněna realizací stavby (vč. nutnosti vzájemné koordinace) **Doplnění počítačů náprav na sudém zhlaví v žst. Bransouze** s následující objektovou skladbou :

PS 26-01-11 SZZ Bransouze
SO 26-30-01 Přeložky a úpravy kabelů SŽ
kterou rovněž investorsky zajišťuje Správa železnic (obě stavby společné výběrové řízení).

Vzájemná koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými opravnými pracemi
Správy železnic:

ST Jihlava:

„Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava“

„Oprava výhybek v ŽST Luka nad Jihlavou“

SPS Brno:

„Bransouze ON oprava“

CTD:

„Oprava moderní trasy Krahulov – Jihlava“ :

Doplňující informace ke stavbě OŘ Brno - SPS Brno v přípravě *Bransouze ON oprava*.

Předmětem stavby *Bransouze ON* bude oprava v rozsahu celé obálky budovy, oprava hydroizolace spodní stavby v úrovni přízemí původní části budovy z roku 1871, vnitřní instalace a povrchy - prostory zázemí PO a čekárna pro cestující. Ve vnitřních provozních prostorech Správy železnic bude provedena oprava instalací ZTI, ÚT, elektro, podlahy, omítky, malby, obklady, dlažby a podhledy.

Požadavek SPS : *Požadujeme, aby zásahy na objektu výpravní budovy vyvolané stavbou „Rekonstrukce přejezdu P3664 v km 178,860 včetně doplnění počítačů náprav v žst. Bransouze na sudém zhlaví na trati Brno – Jihlava“ byly konzultovány s příprávkem stavby Bransouze ON oprava, Ing. arch. Tomášem Neugebauerem, email: Neugebauer@spravazeleznic.cz, GSM: +420 724 205 773.*

Požadavek SPS : Zahájení a ukončení prací bude 14 dní dopředu písemně oznámeno SPS Brno e-mail: Pomajzl@spravazeleznic.cz, GSM: +420 724 819 568. Toto bude potvrzeno a uvedeno písemnou formou ve stavebním deníku, nebo v samostatném vyjádření. Do zahájení závěrečné kontrolní prohlídky provede investor (dodavatel) a pověřený pracovník SPS Brno zápis o ukončení všech stavebních prací. Požadujeme, aby správce SPS Brno pan Josef Pomajzl, e-mail: Pomajzl@spravazeleznic.cz, GSM: +420 724 819 568, byl přizván k zahájení stavby, ke kontrolním dnům a k ukončení stavby.

V současnosti nejsou projektantovi známy další stavební akce, které by bylo nutné koordinovat s řešenou stavbou.

Součástí této zprávy je:

Příloha technické zprávy č.1 – Harmonogram prací

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

Příloha technické zprávy č.3 – Situace dopravně inž.opatření (DIO)

Příloha technické zprávy č.4 – Detail situace dopravně inž.opatření (DIO)

V Havlíčkově Brodě, 11/2022, aktualizace 01/2023

Vypracoval: Ing. Pavel Bláha

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 stavenišť 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 provedení přejezdové konstrukce a provedení úpravy na pozemní komunikaci.
- Po dokončení dokončovacích pracích (úprava drážních stezek, zapojení návěstidel, přejezd.zabezp.systému, úpravě terénu po stavebních pracích).

Při výše uvedených kontrolách bude sledováno zejména:

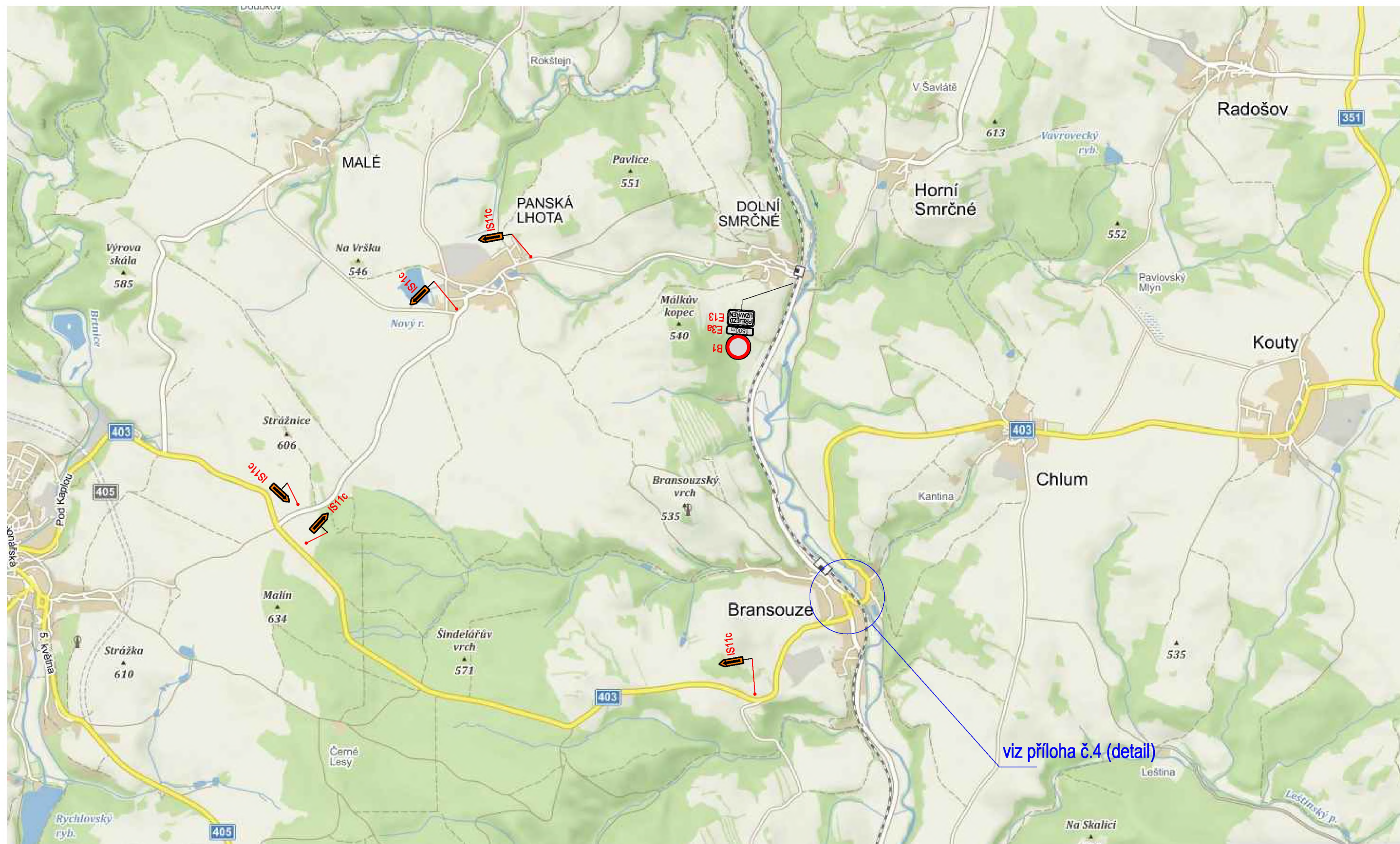
- Zda je stavba prováděna technicky správně a v náležitě kvalitě, v souladu se schválenou projektovou dokumentací.
- Stavebně technický stav stavby
- Dodržování bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí.
- Zda prováděním stavby není nad přípustnou míru obtěžováno okolí, zda jsou prováděny předepsané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

Příloha č.3 : SITUACE DOPRAVNĚ INŽ.OPATŘENÍ (DIO)

Akce : „Doplnění počítačů náprav na sudém zhlaví v žst. Bransouze“ a
„Rekonstrukce přejezdu P3664 v km 178,860 na trati Brno – Jihlava“



Příloha č.4 : DETAIL SITUACE DOPRAVNĚ INŽ.OPATŘENÍ (DIO)

Akce : „Doplnění počítačů náprav na sudém zhlaví v žst. Bransouze“ a
"Rekonstrukce přejezdu P3664 v km 178,860 na trati Brno – Jihlava"

