




Razítko oprávněné osoby:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	15.4.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Radek Kverek, DiS
P001	02.2021	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:	Výstavba PZS přejezdu P3916 v km 16,839 trati Studenec - Křižanov			Označení (S-kód): S621900240
				Označení zhotovitele: č.zak. 20058
Název části:	Zásady organizace výstavby			Označení části: B.2
Název objektu:	-			Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: 1. 001
Název dílčí části přílohy:	-			Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Vysočina	Oslavička (708011)	1261 06		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DSP+PDPS	02.2021	3 x A4	1:1000	

S-kód:	Stupeň dokumentace:										Část:	Objekt:										Podobjekt:										Příloha:	Revize:													
S	6	2	1	9	0	0	2	4	0	-	D	S	P	X	-	B	2	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	1	-	0	0	1	-	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	4
4	DOPRAVNÍ TRASY	4
5	ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ	5
6	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH A PROVÁDĚNÍ VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ	7
7	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
8	POPIS POSTUPU STAVBY	10
9	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU	12
10	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY	13
11	POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN	14
12	POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ	14
13	ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ TŘETÍCH OSOB.....	14
14	ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	14
15	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BOZP	14
16	KOORDINACE S DALŠÍMI STAVBAMI	15

1 CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ

Stavba bude umístěna na pozemcích ve vlastnictví Správy železnic, spol. Kartras s.r.o., Liber, družstvo vlastníků a Obce Oslavička (část dokumentace „A.1.1“) v k.ú. Oslavička. Přehledná tabulka je také uvedena v kapitole B.1.15. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemku SŽ č. 490/1, KÚ Oslavička (708011) a v dopravně D3 Rudíkov na pozemku č. 2259/1 KÚ Rudíkov (743267). Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk. Po ukončení prací budou pozemky zařízení staveniště uvedeny do původního stavu.

Dotčené území stavby se nachází především v extravilánu obce Oslavička a současně jak v extravilánu, tak i v intravilánu obce Oslavice a obdobně města Velké Meziříčí. Stávající železniční trať č. 257 dle KJŘ bude dotčena stavbou v km 17,742 do 24,036 (především kabelovou trasou). Práce na železničním spodku, svršku a přejezdu budou prováděny v úseku km 18,265-18,720.

Stávající místní komunikace bude dotčena stavbou především v okolí přejezdu km 16,839 (P3916) v nezbytné délce.

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.

Hlavní náplní stavby, kromě zřízení nového zabezpečovacího zařízení (včetně nové kabelizace a osazení reléového domku), je rekonstrukce železničního svršku, spodku a přejezdové konstrukce v prostoru přejezdu, úprava geometrické polohy koleje a reprofilace drážních příkopů. Na místní komunikaci, která křížuje trať v místě přejezdu, dojde ke zhotovení nové konstrukce vozovky v nezbytné šířce v okolí přejezdů. Součástí stavby je také zřízení nového NN napájení přejezdu včetně nových kabelových tras.

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, zasahuje stavba na pozemek Obce Oslavička, pozemek Liber, družstvo vlastníků a pozemek spol. Kartras. Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území prakticky nezmění, případné změny využití se budou dotýkat jen malé části dotčených pozemků.

2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

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

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. Velké Meziříčí. Přesné místo deponií a skladů bude zhotovitelem stavby prokonzultováno a odsouhlaseno se zástupci SŽ a ČD v žst. Velké Meziříčí a dopravnu D3 Rudíkov.

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

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 nově zabezpečeném přejezdu km 16,839 (P3916) bude pro připojení reléového domku použita nově zřízena odběrná místa. Připojení na další inženýrské sítě nebude v rámci stavby realizováno.

Stavba je charakteru liniové stavby a nachází se v extravilánu obce Oslavička. 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 16,839 a v úseku rekonstrukce žel.svršku a spodku) 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 silnice II/360) a po místních a případně účelových komunikacích.

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 16,839 (P3916) s uzavírkou části místní komunikace vedoucí přes železniční přejezd. Předpoklad je uzavření v úseku od křižovatky (místních komunikací) v blízkosti silnice II/360 až cca 50m za přejezd ve směru na Nový Telečkov. Objízdná trasa při uzavírce přejezdu do obce Nový Telečkov bude vedena nejdříve po silnici II/360, následně po III/3499 přes Vlčatín a dále po III/34910 do Nového Telečkova. Předpokládaná uzavírka této místní komunikace se bude pohybovat v délce celkem 12 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 16,839*.

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, ČD – Telematika, E.ON, GasNet, SŽ, Vodárenská akciová společnost Žďár nad Sázavou, Obce Oslavička atd. (viz N.1 Dokladová část).

Před započítím 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 TÚDC (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 Vodárenské akciové společnosti, provoz Třebíč

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 techn. 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 návěštní předpisy.

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

7 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškození 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).

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 mechanismy na nezbytné zemní práce, práce na svršku a spodku, úpravu terénu a hloubení základů a rýh. Vzhledem k charakteru stavby není přepokládáno navýšení intenzity dopravy. Stavba bude převážně prováděna v 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 kolejíště a předpokládá se, že zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší.

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

akustického výstražného nebo varovného signálu souvisejícího s bezpečnostním opatřením. Z těchto 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.383/2001 Sb. o uložení odpadu na skládkách, nebyl během geotechnického průzkumu prováděn (viz část „B.3 – Geotechnický průzkum“). Jako možná skládka je předpokládáno takové zařízení, které splňuje předepsané požadavky.

7.2 Zásady odpadového hospodářství

Vyzískaný materiál (součásti železničního svršku – nutno zpracovat předkategorizaci) zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci. Svrškový materiál určen předkategorizací k dalšímu využití bude zhotovitelem 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**.

Obecný popis :

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

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a prováděcí vyhláškou č. 383/2001 Sb., případně dalšími předpisy v odpadovém hospodářství (v platném znění). Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí.

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

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

- Zákaz se nevztahuje na prodej právníkům osobám, jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právníké osoby).
- Dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici, je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

- zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech
- vyhláška 381/2001 Sb., Katalog odpadů
- vyhláška 382/2001 Sb., O podmínkách požití upravených kalů na ZPF
- vyhláška 383/2001 Sb., O podrobnostech nakládání s odpady
- vyhláška 384/2001 Sb., O nakládání s PCB
- vyhláška 376/2001 Sb., O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů i následným novelizacím

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

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 185/2001 Sb., v platném znění. Zhotovitel zpracuje dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (bud' „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

Předpokládané využití skládek v okolí stavby (informativně):

Skládka	Povolené odpady	Provozovatel	Vzdálenost
Skládka Třebíč-Kožichovice	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (O), Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07 (O), Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 (O)	Miroslav Sochor, Třebíč, Kožichovice	20 km
Skládka Vladislav	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (O)	Město Třebíč	25 km

Tabulka – Skládky v okolí stavby

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 stavby: 2022

Ukončení stavby: 2022

Přípravná fáze stavby: 1 měsíc

Hlavní stav.práce: cca 1 měsíc

Dokončovací práce: 1 den (3.podbití koleje)

Hlavní stavební práce budou realizovány v jedné stavební sezóně (2022). V předstihu se předpokládá provedení kácení dřevin, které by mohly ohrožovat bezpečnost provozu a nebo

jsou v místě plánovaných přístupů na stavbu. Kácení dřevin bude provedeno ze strany Správy železnic, OŘ Brno – ST (v mimovegetačním období 2021/2022).

Podrobněji viz A. Průvodní zpráva, kapitola A.10.

8.2 Předpokládaný postup prací a použité stroje

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

Odtěžení a odvezení vytěženého materiálu bude provedeno na mezideponii v dopravně D3 Rudíkov nebo v okolí přejezdu. Materiál nevyužitelný pro stavbu bude odvezen ke skládce dle příslušných zákonů. Kolejový rošt bude vytržen, částečně demontován a přepraven do prostoru dopravní D3 Rudíkov, kde bude provedena demontáž do jednotlivých součástí. Poté bude zhotovitelem odvezeno do žst Velké Meziříčí a uloženo na místo určené VPS TO Náměšť nad Oslavou.

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)

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)

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 přejezdů (železniční svršek a spodek přejezdu)

- Příprava dopravně inženýrských opatření (osazení značení)

c) Stavební postup č. 2 - Práce v nepřetržité výluce (10N):

Požadavky na výluky: 10 denní nepřetržitá výluka traťové koleje

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

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: náhradní autobusová doprava po dobu 10 dní

Provizorní dopravní značení: dopravní značení uzavírek a objízdných tras

Prováděné práce:

- Provádění prací popsaných v „harmonogramu“ a týkajících se především prací na železničním svršku a spodku
- 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 místní komunikace

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

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: bez náhradní autobusové dopravy

Provizorní dopravní značení: bez požadavku na provizorní dopravní značení

Prováděné práce:

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

e) Stavební postup č. 4 – 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.

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. 2 bude po dobu 10 dní výluka osobní i nákladní železniční dopravy v prostorovém oddílu Rudíkov - Velké Meziříčí, obdobně ve výluce při stavebním postupu č.4. Po tuto dobu bude provozována náhradní autobusová doprava, která bude zajištěna ze strany dopravce. Náhradní autobusová doprava bude vedena (předpoklad) ze žst. Studenec do žst. Velké Meziříčí. Náhradní autobusová doprava bude vedena po veřejně přístupných silnicích a místních komunikacích.

Ve stavebním postupu č. 4 bude po dobu max. 6 hodin výluka osobní i nákladní dopravy v traťovém úseku Rudíkov - Velké Meziříčí. Po tuto dobu bude provozována náhradní autobusová doprava.

Požadavky na postupné provádění stavby a lhůty výstavby (předpoklad realizace r.2022):

Poznámka : vzhledem k tomu, že termín výluk není určen, v tabulce je uvedena pouze délka období ve dnech.

	Stručný rozsah prací	V období
--	----------------------	----------

Stavební postup		od	dny	do
č.0	<i>Předání staveniště, přípravné práce např. závazné objednání materiálu, dopravní opatření (DIO) povolovací proces, proj.dokumentace provádění stavby, dílenská dokumentace, objednání výroby (bez výluk)</i>		30	
č.1	<i>přípravné práce, zařízení staveniště, zřizování dočasných přístupových komunikací (bez výluk), DIO osazení</i>		15	
č.2	<i>Rekonstrukce žel.svršku a spodku, rekonstrukce přejezdové konstrukce, přejezdové zabezpečovací zařízení vč.kabelových tras, část elektro – přípojka PZS vč.kabelových tras (nepřetržitá kolejová výluka). Kolejově : 1.TK Rudíkov – Velké Meziříčí</i>		10	
č.3	<i>Dokončovací práce bez nároku na výluky, úklid staveniště, případné stavební úpravy poškozených komunikací</i>		15	
č.4	<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	

Poznámka : dle aktuální informace je uvažováno s výlukou v dotčeném úseku v termínu 15.-29.7.2022. Ze strany investora bude upřesněna časová koordinace výluk s ohledem na souběžně realizovanou investiční akci na přejezdu km 18,481 (P3919).

11 POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN

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

12 POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ

Ve stavbě nejsou zařízení 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 PROVÁDĚNÍ 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

Předmětná stavba „Výstavba PZS přejezdu P3916 v km 16,839 trati Studenec – Křižanov“ se předpokládá realizovat v souběhu (tedy v rámci jedné výluky) s obdobnou stavbou Správy železnic, státní organizace, která se týká přejezdu P3916 (km 16,839) a má název „**Výstavba PZS přejezdu P3916 v km 16,839 trati Studenec – Křižanov**“ (Poznámka : v současnosti je zpracovávána dokumentace této stavby ve stupni DSP+PDPS). S předpokládanou objektovou skladbou :

PS 26-01-32 PZZ km 18,481

SO 26-10-02 Železniční svršek

SO 26-11-02 Železniční spodek

SO 26-13-02 Železniční přejezd km 18,481

SO 26-86-02 Napájení PZS P3919

Obě dvě výše uvedené stavby se předpokládají realizovat ve stejné době a ve stejných výlukových časech na železniční trati č. 257 dle KJŘ.

Dále koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými opravnými pracemi :

Oprava mostních objektů v km 0,419; km 15,420; 15,924; 16,146 a km 19,590 na trati Křižanov – Studenec (Správa železnic, státní organizace; Oblastní ředitelství Brno – Správa mostů a tunelů; opravná práce – předpoklad realizace v r.2022; projekt není v této době zpracování těchto ZTP zadán.

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, duben 2021

Vypracoval: Ing. Pavel Bláha

Příloha č. 1 - Harmonogram prací

Akce : „Výstavba PZS přejezdu P3916 v km 16,839 trati Studenec - Křižanov“

	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55		
Stavební postup č. 0 (bez výluk), 30 dní	30																										
Stavební postup č. 1 (bez výluk), 15 dní																											
Stavební postup č. 2																											
Nepřetržitá kolejová výluka koleje (10N)																1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Uzavírka účelové komunikace																1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
PZZ, výkopové práce a pokládka kabelových tras																											
Napájení PZZ, výkopové práce a pokládka kabelových tras napájení																											
Demontáž přejezd. konstrukce																											
Demontáž žel. svršku																											
Odtěžení žel. spodku																											
Zřízení pláně žel. spodku																											
Montáž žel. svršku																											
Železniční spodek																											
Přístupová komunikace na nástupiště																											
Odvodnění, trativody																											
ASP + Úprava štěrku																											
Zřízení BK																											
Montáž přejezdové konstrukce																											
Konstrukce vozovky																											
Stavební postup č. 3 (bez výluk), 15 dní																										15	
Stavební postup č. 4 (bez výluk), 1 den																											1

Stavební postup č.0 : Předání staveniště, přípravné práce např. závazné objednání materiálu, dopravní opatření (DIO) povolení proces, proj.dokumentace provádění stavby, dílenská dokumentace, objednání výroby (bez výluk)

Stavební postup č.1 : Přípravné práce přípravné práce, zařízení staveniště (bez výluk), DIO osazení

Stavební postup č.2 : Hlavní stavební práce, nepřetržitá kolejová výluka (10N)

Stavební postup č.3 : Dokončovací práce bez nároku na výluky, úklid staveniště, případné stavební úpravy poškozených komunikací

Stavební postup č.4 : Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje (stavební postup č.4) proběhne cca 3 měsíce od zahájení provozu dle předpisu S3/1. Zhotovitel si ve spolupráci s investorem včas požádá o výluky kolejí dle platných předpisů.

Nepřetržitá kolejová výluka: 10N (přesný datum výluk zatím není znám)

Siniční uzavírka: 10 dní (v souběhu s výlukou koleje)

Stavba bude prováděna v nepřetržitých výlukách železniční dopravy v traťovém úseku :

Rudíkov - Velké Meziříčí Celková doba výstavby cca 55 dní.

Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje (stavební postup č.4) proběhne cca 3 měsíce od zahájení provozu dle předpisu S3/1. Zhotovitel si ve spolupráci s investorem včas požádá o výluky kolejí dle platných předpisů.

Vysvětlivky používaných zkratk:

MHS	Dvoucestný bagr	ASP	Automatická strojní podbíječka
PV	Přívěsný vozík	KP	Kolejový pluh (PUŠL, SSP, SPZ5,)
Na	Nákladní automobil	Autojeřáb	Např.AD 20 (20 tun)
Loko	Diesel.lokomotiva	UNC	Smykem řízený kolový nakladač
Vozy Sa	Výsypný vůz	Autodomíhávač	Dovoz betonové směsi
Bagr	Traktorbagr, otočný bagr	SČ	Strojní čistička
MVTV	Montážní vůz trakčního vedení	PKP	Pokladač kolejových polí
MFS	Výsypné vozy strojní čističky	SDK II	Stroj pro výměnu dlouhých kolejových pasů

Příloha č. 2 – Orientační plán kontrolních prohlídek stavby

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

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

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

Kontrolní prohlídky budou provedeny tak, aby byla zajištěna kontrola:

- Technické přípravy území (vytyčení inženýrských sítí, zřízení staveniště atd.)
- Po snesení stávajícího železničního svršku a odtěžení stávajícího kolejového lože (po odkrytí zemní pláně) a před započítím stavebních prací na železničním spodku.
- Po provedení zemních prací železničního spodku a zřízení nové pláně tělesa železničního svršku (před započítím pokládky nového železničního svršku).
- Po zřízení nového železničního svršku.
- Po 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:

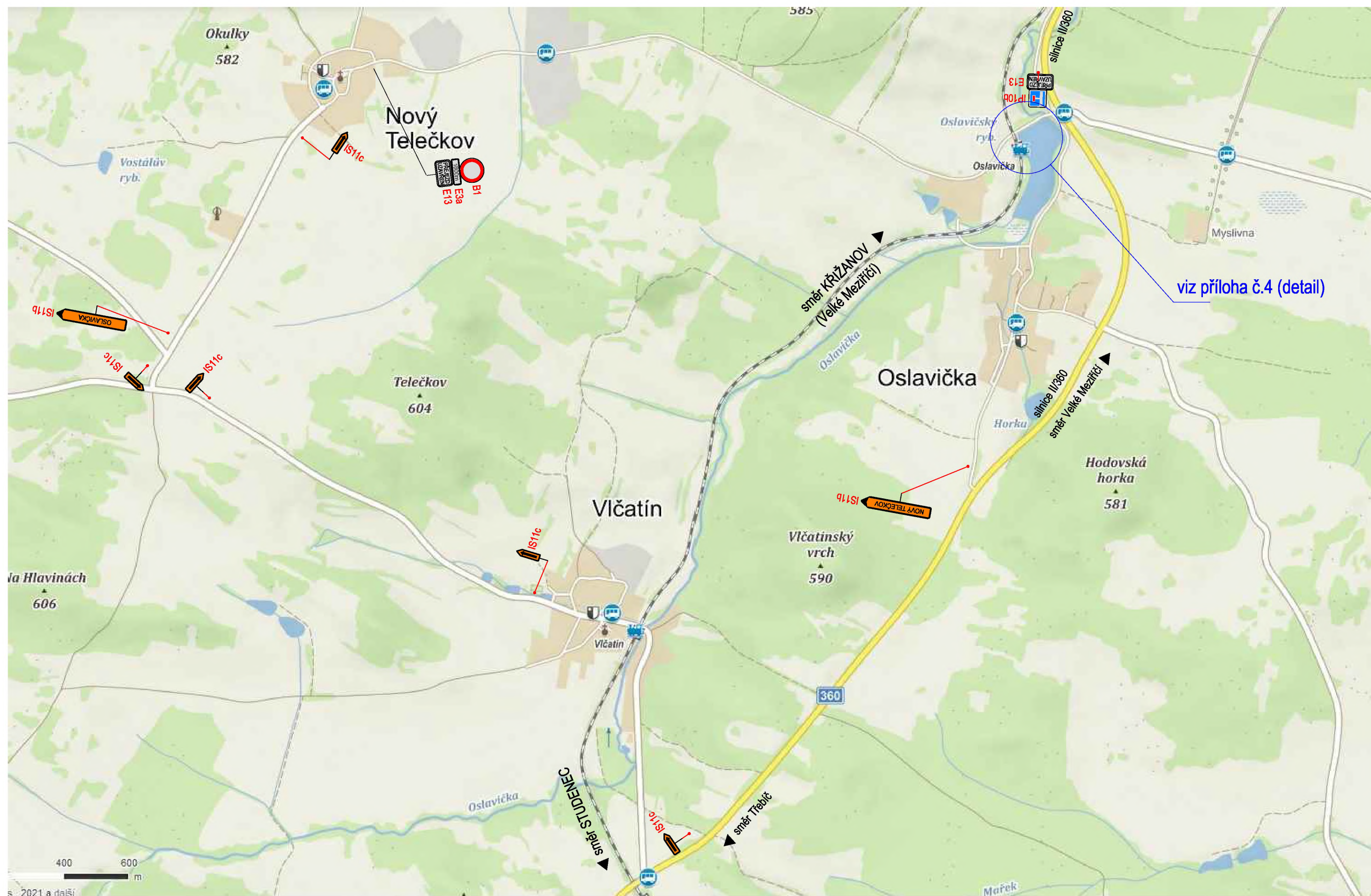
- Zda je stavba prováděna technicky správně a v náležité kvalitě, v souladu se schválenou projektovou dokumentací.
- Stavebně technický stav stavby
- Dodržování bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí.
- Zda prováděním stavby není nad přípustnou míru obtěžováno okolí, zda jsou prováděny předepsané 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 : „Výstavba PZS přejezdu P3916 v km 16,839 trati Studenec - Křižanov“



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

Akce : „Výstavba PZS přejezdu P3916 v km 16,839 trati Studenec - Křižanov“

