

Prostor pro další informace

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

A) NÁZEV STAVBY

Název stavby:	Výstavba PZS přejezdu P7712 v km 9,592 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení (DUSP)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Číslo ISPROFOND:	327 3214 901
Číslo SoD objednatele:	E617-S-4470/2020
Číslo SoD zhotovitele:	2020/0274

B) MÍSTO STAVBY

Místo stavby:	Železniční trať 2241 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
Trať podle Prohlášení o dráze:	843
Traťový úsek TU:	2241
Definiční úsek DU:	04
Kraj:	Moravskoslezský
Obec / Městská část:	Široká Niva
Katastrální území:	Široká Niva
Pověřené městské úřady:	Bruntál
Obce s rozšířenou působností:	Bruntál
Začátek stavby:	km 9,554 (kabelová vedení km 8,929)
Konec stavby:	km 9,812 (kabelová vedení km 10,360)

1.2 Údaje o stavebníkovi

Investor:	Správa železnic, státní organizace., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ
Sídlo:	Nerudova 1 779 00 Olomouc 1
IČO/DIČ:	70994234 / CZ70994234

Zastoupení ve věcech smluvních: Ing. Miroslav Bocák

Zastoupení ve věcech technických: Ing. Jana Mantuanelli

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Název: AFRY CZ s.r.o.
Sídlo: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČO/DIČ: 47307218 / CZ47307218
Zastoupení: Ing. Petr Košan, jednatel

Autorský kolektiv: Ing. Radovan Komínek – hlavní inženýr projektu
Ing. Radovan Komínek – zpracovatel části B.8
.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Předmětem stavby je zřízení přejezdového zabezpečovacího zařízení s napájením elektrickou energií a navazujícími úpravami svrchní a spodní stavby dráhy a silniční komunikace.

2.1 Vstupní podklady

Základními podklady jsou:

- Zvláštní technické podmínky investora stavby (ZTP)
- Všeobecné technické podmínky investora stavby (VOTP)
- Evidenční listy přejezdu
- Mapové podklady investora
- Vlastní doměření
- Místní šetření

2.2 Související stavby

Termín výstavby v období 6. až 11. měsíc roku 2022 byl stanoven zadavatelem.

Plánované související práce Správy železnic v roce 2022 na trati Krnov – Milotice n.O. - Bruntál

Výstavba PZS přejezdu P7699 v km 0,696 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu.

Výstavba PZS přejezdu P7707 v km 6,832 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu. Objízdná trasa nelze realizovat ve shodném termínu.

Další související stavby nejsou známy. U stavebních zásahů PKP Cargo international na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem nebyl stanoven termín a nelze tedy určit zda se budou práce ovlivňovat.

3 POPIS ZÁSAD ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Celkové objemy instalovaného materiálu jsou v řádu stovek tun, což bude řešeno standardními nákupy u dodavatelů a dovozem na stavbu. Energie a voda si zajistí zhotovitel stavby vlastními prostředky. S přípojkami pro účely stavebních prací se neuvažuje.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště je kompletně vybaveno odvodňovacím systémem stávajícího drážního tělesa, který bude stavbou rekonstruován. Vzhledem k tomu, že zařízení staveniště je navrženo na plochách, které jsou už ve stávajícím stavu určeny k manipulacím, s budováním odvodnění pouze pro zařízení staveniště se neuvažuje.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o práce na stávajícím křížení železniční trati a silniční komunikace, byla již všechna napojení na okolní infrastrukturu realizována v minulosti. Z toho titulu se pro přístup na stavbu používají stávající silniční komunikace nebo drážní síť. Nově se realizuje pouze elektro přípojka.

Přepravní a přístupové trasy

Základní přepravní a přístupovou trasou bude samotná železniční trať a silnice III/4525.

Zvláštní užívání pozemní komunikace

Nebudou použity mechanismy, pro které by bylo potřeba rezervovat plochy, aby bylo potřebné zvláštní užívání komunikace.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Rekonstrukce se bude realizovat standardní mechanizací, která se bude pohybovat převážně na tělese dráhy a silniční komunikace. Nebude tedy nutno využívat sousední pozemky nad rámec přístupu ke stavbě po veřejných komunikacích. Práce budou realizovány v denních dobách, kdy nebudou překročeny na okolních pozemcích hlukové limity.

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

Místním šetřením na začátku roku 2021 nebyly zjištěny žádné požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin nebo ochranu okolí staveniště nad rámec odstraňování náletových dřevin. Předpokládá se pouze standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba se včetně zařízení staveniště realizuje na současném drážním tělese. S dočasnými nebo trvalými zábory jiných pozemků se neuvažuje s výjimkou umístění nového technologického objektu půdorysného rozměru 3 x 3m.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Komunikace III/4525 není vybavena chodníky a není po ní ani vedena pěší turistická trasa nebo cyklotrasa. Náhradní bezbariérová obchozí trasa se nezřizuje. Pěší a cyklisté jako srovnatelnou náhradní trasu použijí komunikace přes přejezdy P7711 a P7713.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě a jejich realizace

Celkové množství odpadů se pohybuje do 550 tun a je převážně tvořeno výkopovou zeminou v objemu 460 tun. Na ostatní odpady připadá přibližně 100 tun. Emise budou produkovat pouze stavební mechanismy. Vzhledem k tomu, že se jedná o standardní vozidla a stavební mechanizaci, speciální opatření se nezavádějí.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o malé objemy přemísťovaných hmot, není nutno tuto část samostatně zpracovávat. Přísun nebo odvoz hmot v řádu desítek m³ za celou stavbu představuje jízdu jednotek nákladních aut denně v rámci stavby.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Provede se dle samostatně zpracované části B.6.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Samostatně zpracovaná část BOZP je doložena v dokladové části.

Zhotovitel stavebního objektu musí při práci dodržovat všechny platné normy a předpisy, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tj. Stavební zákon 183/2006 Sb. a jeho prováděcí předpisy, Zákoník práce 262/2006 Sb, Zákon upravující požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 309/2006 Sb. a nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích 591/2006 Sb., Vyhlášku, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení č. 48/82 Sb, Nařízení vlády o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky č. 362/2005 Sb a Nařízení vlády č. 272/2011 sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Při práci v ochranném pásmu dráhy musí navíc dodržet Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci Bp 1, zvláště část třetí "Základní povinnosti cizích právních subjektů při práci v prostorách Správy železnic, s.o."

Zhotovitel musí provádět obsluhu a práci na elektrických zařízeních podle ČSN EN 50110-1 ed.3, národního dodatku ČSN EN 50110-2 ed.2, upřesňující činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách. V místech křížení s nadzemním vedením vn a vvn je nutné navíc dodržet ustanovení ČSN EN 50341-1 ed.2.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic."

Zhotovitel musí dodržet všechny podmínky uvedené v příslušných kapitolách Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP).

Během výkopových prací na veřejně přístupných místech (zastávky, žel. přejezdy) je nutno provést zabezpečení výkopu proti pádu osob v souladu s příslušnými předpisy.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Provozními objekty a stavebními soubory se nezasahuje do jiných staveb tak, aby na nich byly nutné bezbariérové úpravy. Křížená silniční komunikace není vybavena chodníkem.

m) Dopravně inženýrská opatření pro realizaci stavby

Zřízením provozních souborů a stavebních objektů nedochází ke změně žádného z parametrů drážní nebo silniční dopravy – kapacita, rychlost, jízdní doby, tonáž, průchodnost. Smyslem je udržet parametry stávající.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Opatření proti účinkům vnějšího prostředí

Žádná další opatření se nezavádějí. Stavba se bude provádět na vyloučené infrastruktuře.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Rekonstrukce se bude provádět od 6/2022 do 11/2022. Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou v maximální možné míře současně s pracemi na přejezdu P7699 v km 0,696 a P7707 v km 6,832, přičemž rozhodující pro délku drážní výluky jsou práce na přejezdu P7699.

Uzavírka silniční komunikace bude v délce trvání 9 dnů v závěru výluky trati po ukončení uzavírky silniční dopravy na přejezdu P7712.

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Výluky drážní dopravy

Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou využity v počáteční fázi. Nákladní železniční doprava bude v tuto dobu zrušena, v osobní dopravě bude v celé trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem zavedena náhradní autobusová doprava.

Uzavírky a objížďky silničních komunikací

Silniční komunikace III/4525 bude v místě přejezdu uzavřena. Bude zavedena objížděná trasa s využitím silnic II/451 a III/4514.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4525.

S ohledem na rozsah stavby se neuvažuje se zřizováním staveniště v místě prací a předpokládá se každodenní dovoz materiálu a pracovníků z areálu zhotovitele.

3.1 Zásady řešení staveniště

Rozsah staveniště je dán plochou stávajícího drážního tělesa a silničního tělesa.

3.1.1 Možnosti příjezdů ke staveništi

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4581. Část materiálů se variantně bude navážet drážní dopravou

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

V průběhu stavby se neuvažuje s dodatečnými stavebními opatřeními na ochranu okolí od účinků stavby. Předpokládá se pouze případné standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

S asanacemi se neuvažuje.

Předmětem demolice budou pouze rekonstruované stavební objekty.

Nezbytně nutné kácení dřevin bude případně probíhat v období vegetačního klidu před stavbou. Vzhledem ke skutečnosti, že v době zpracování projektu nebyly v rámci místního šetření překážející dřeviny zastíženy, nepředpokládá se, že by při standardním provádění údržby bylo potřeba čistit drážní těleso od dřevin.

3.1.3 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasné a trvalé zábory jsou předmětem samostatné části této dokumentace – Geodetická dokumentace. Stavba se převážně odehrává na drážním a silničním tělese včetně zařízení staveniště.

3.1.4 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Přes železniční přejezd neprochází bezbariérová trasa. Řeší se standardní objížďka po silničních komunikacích vyšší nebo stejné třídy.

3.1.5 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V rámci stavby se uvažuje s výkopem přibližně o objemu 200 m³. S ohledem na nízké kubatury nebylo specifikováno konkrétní místo pro odběr odpadů.

4 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY

4.1 Harmonogram stavby

Základní podmínkou pro navržený harmonogram výstavby je nepřetržitá výluka v délce 24 dní v jejímž rámci stavba proběhne v první fázi výluky následovně:

Přípravné práce bez nároků na výluky.

1. Den

Demontáž kolejového roštu, výkop štěrkového lože a vrstev spodku. Základy reléového domku.

2. Den

Zřízení stabilizace v zesílené konstrukci železničního spodku.

3. den

Technologická pauza.

4. den

Zřízení železničního spodku nad stabilizací, osazení reléového domku na základy.

5. den

Zřízení štěrkového lože, práce na reléovém domku. Práce na výstražnících.

6. Den

Zřízení železničního svršku, chodníku k reléovému domku a instalací v reléovém domku. Práce na výstražnících.

7. Den

Směrová a výšková úprava koleje, osazování závěrných zídek, osazení výstražníků, napojování kabelových tras do reléového domku, frézování silniční komunikace. Práce na výstražnících.

8. Den

Zřizování podkladních vozovek, dokončování terénních prací.

9. Den

Dokončení konstrukce přejezdu a vozovek.

10. Den

Dokončení zkoušek a regulací.

Výluky provozu

Koleje – vyloučí se traťová kolej 1. až 22. den. 23. až 25. den pomalá jízda. Časy jsou podřízeny přejezdu P7699.

Silnice – provoz po objízdě trase přes Skrbovice 1. až 9. den.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení – výluky se nepředpokládají, protože přejezd není do ZZ ani SZ zapojen.

4.2 Požadavky na postupné uvádění do provozu

Infrastruktura bude uváděna do provozu vždy po ukončení výluk nebo odstranění provizorní trasy. Postup uvádění do provozu se řídí harmonogramem a schématy v příloze. Stavba pak bude kolaudována jako celek po zkušebním provozu v délce, která bude stanovena pověřeným orgánem – předpokládá se jeden měsíc.

5 PŘÍLOHY

- Harmonogram výstavby
- Objízděná trasa P7712

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

A) NÁZEV STAVBY

Název stavby:	Výstavba PZS přejezdu P7712 v km 9,592 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení (DUSP)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Číslo ISPROFOND:	327 3214 901
Číslo SoD objednatele:	E617-S-4470/2020
Číslo SoD zhotovitele:	2020/0274

B) MÍSTO STAVBY

Místo stavby:	Železniční trať 2241 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
Trať podle Prohlášení o dráze:	843
Traťový úsek TU:	2241
Definiční úsek DU:	04
Kraj:	Moravskoslezský
Obec / Městská část:	Široká Niva
Katastrální území:	Široká Niva
Pověřené městské úřady:	Bruntál
Obce s rozšířenou působností:	Bruntál
Začátek stavby:	km 9,554 (kabelová vedení km 8,929)
Konec stavby:	km 9,812 (kabelová vedení km 10,360)

1.2 Údaje o stavebníkovi

Investor:	Správa železnic, státní organizace., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ
Sídlo:	Nerudova 1 779 00 Olomouc 1
IČO/DIČ:	70994234 / CZ70994234

Zastoupení ve věcech smluvních: Ing. Miroslav Bocák

Zastoupení ve věcech technických: Ing. Jana Mantuanelli

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Název: AFRY CZ s.r.o.
Sídlo: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČO/DIČ: 47307218 / CZ47307218
Zastoupení: Ing. Petr Košan, jednatel

Autorský kolektiv: Ing. Radovan Komínek – hlavní inženýr projektu
Ing. Radovan Komínek – zpracovatel části B.8
.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Předmětem stavby je zřízení přejezdového zabezpečovacího zařízení s napájením elektrickou energií a navazujícími úpravami svrchní a spodní stavby dráhy a silniční komunikace.

2.1 Vstupní podklady

Základními podklady jsou:

- Zvláštní technické podmínky investora stavby (ZTP)
- Všeobecné technické podmínky investora stavby (VOTP)
- Evidenční listy přejezdu
- Mapové podklady investora
- Vlastní doměření
- Místní šetření

2.2 Související stavby

Termín výstavby v období 6. až 11. měsíc roku 2022 byl stanoven zadavatelem.

Plánované související práce Správy železnic v roce 2022 na trati Krnov – Milotice n.O. - Bruntál

Výstavba PZS přejezdu P7699 v km 0,696 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu.

Výstavba PZS přejezdu P7707 v km 6,832 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu. Objízdná trasa nelze realizovat ve shodném termínu.

Další související stavby nejsou známy. U stavebních zásahů PKP Cargo international na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem nebyl stanoven termín a nelze tedy určit zda se budou práce ovlivňovat.

3 POPIS ZÁSAD ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Celkové objemy instalovaného materiálu jsou v řádu stovek tun, což bude řešeno standardními nákupy u dodavatelů a dovozem na stavbu. Energie a vodu si zajistí zhotovitel stavby vlastními prostředky. S přípojkami pro účely stavebních prací se neuvažuje.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště je kompletně vybaveno odvodňovacím systémem stávajícího drážního tělesa, který bude stavbou rekonstruován. Vzhledem k tomu, že zařízení staveniště je navrženo na plochách, které jsou už ve stávajícím stavu určeny k manipulacím, s budováním odvodnění pouze pro zařízení staveniště se neuvažuje.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o práce na stávajícím křížení železniční trati a silniční komunikace, byla již všechna napojení na okolní infrastrukturu realizována v minulosti. Z toho titulu se pro přístup na stavbu používají stávající silniční komunikace nebo drážní síť. Nově se realizuje pouze elektro přípojka.

Přepravní a přístupové trasy

Základní přepravní a přístupovou trasou bude samotná železniční trať a silnice III/4525.

Zvláštní užívání pozemní komunikace

Nebudou použity mechanismy, pro které by bylo potřeba rezervovat plochy, aby bylo potřebné zvláštní užívání komunikace.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Rekonstrukce se bude realizovat standardní mechanizací, která se bude pohybovat převážně na tělese dráhy a silniční komunikace. Nebude tedy nutno využívat sousední pozemky nad rámec přístupu ke stavbě po veřejných komunikacích. Práce budou realizovány v denních dobách, kdy nebudou překročeny na okolních pozemcích hlukové limity.

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

Místním šetřením na začátku roku 2021 nebyly zjištěny žádné požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin nebo ochranu okolí staveniště nad rámec odstraňování náletových dřevin. Předpokládá se pouze standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba se včetně zařízení staveniště realizuje na současném drážním tělese. S dočasnými nebo trvalými zábory jiných pozemků se neuvažuje s výjimkou umístění nového technologického objektu půdorysného rozměru 3 x 3m.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Komunikace III/4525 není vybavena chodníky a není po ní ani vedena pěší turistická trasa nebo cyklotrasa. Náhradní bezbariérová obchozí trasa se nezřizuje. Pěší a cyklisté jako srovnatelnou náhradní trasu použijí komunikace přes přejezdy P7711 a P7713.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě a jejich realizace

Celkové množství odpadů se pohybuje do 550 tun a je převážně tvořeno výkopovou zeminou v objemu 460 tun. Na ostatní odpady připadá přibližně 100 tun. Emise budou produkovat pouze stavební mechanismy. Vzhledem k tomu, že se jedná o standardní vozidla a stavební mechanizaci, speciální opatření se nezavádějí.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o malé objemy přemísťovaných hmot, není nutno tuto část samostatně zpracovávat. Přísun nebo odvoz hmot v řádu desítek m³ za celou stavbu představuje jízdu jednotek nákladních aut denně v rámci stavby.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Provede se dle samostatně zpracované části B.6.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Samostatně zpracovaná část BOZP je doložena v dokladové části.

Zhotovitel stavebního objektu musí při práci dodržovat všechny platné normy a předpisy, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tj. Stavební zákon 183/2006 Sb. a jeho prováděcí předpisy, Zákoník práce 262/2006 Sb, Zákon upravující požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 309/2006 Sb. a nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích 591/2006 Sb., Vyhlášku, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení č. 48/82 Sb, Nařízení vlády o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky č. 362/2005 Sb a Nařízení vlády č. 272/2011 sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Při práci v ochranném pásmu dráhy musí navíc dodržet Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci Bp 1, zvláště část třetí "Základní povinnosti cizích právních subjektů při práci v prostorách Správy železnic, s.o.".

Zhotovitel musí provádět obsluhu a práci na elektrických zařízeních podle ČSN EN 50110-1 ed.3, národního dodatku ČSN EN 50110-2 ed.2, upřesňující činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách. V místech křížení s nadzemním vedením vn a vvn je nutné navíc dodržet ustanovení ČSN EN 50341-1 ed.2.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Zhotovitel musí dodržet všechny podmínky uvedené v příslušných kapitolách Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP).

Během výkopových prací na veřejně přístupných místech (zastávky, žel. přejezdy) je nutno provést zabezpečení výkopu proti pádu osob v souladu s příslušnými předpisy.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Provozními objekty a stavebními soubory se nezasahuje do jiných staveb tak, aby na nich byly nutné bezbariérové úpravy. Křížená silniční komunikace není vybavena chodníkem.

m) Dopravně inženýrská opatření pro realizaci stavby

Zřízením provozních souborů a stavebních objektů nedochází ke změně žádného z parametrů drážní nebo silniční dopravy – kapacita, rychlost, jízdní doby, tonáž, průchodnost. Smyslem je udržet parametry stávající.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Opatření proti účinkům vnějšího prostředí

Žádná další opatření se nezavádějí. Stavba se bude provádět na vyloučené infrastruktuře.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Rekonstrukce se bude provádět od 6/2022 do 11/2022. Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou v maximální možné míře současně s pracemi na přejezdu P7699 v km 0,696 a P7707 v km 6,832, přičemž rozhodující pro délku drážní výluky jsou práce na přejezdu P7699.

Uzavírka silniční komunikace bude v délce trvání 9 dnů v závěru výluky trati po ukončení uzavírky silniční dopravy na přejezdu P7712.

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Výluky drážní dopravy

Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou využity v počáteční fázi. Nákladní železniční doprava bude v tuto dobu zrušena, v osobní dopravě bude v celé trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem zavedena náhradní autobusová doprava.

Uzavírky a objížďky silničních komunikací

Silniční komunikace III/4525 bude v místě přejezdu uzavřena. Bude zavedena objížděná trasa s využitím silnic II/451 a III/4514.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4525.

S ohledem na rozsah stavby se neuvažuje se zřizováním staveniště v místě prací a předpokládá se každodenní dovoz materiálu a pracovníků z areálu zhotovitele.

3.1 Zásady řešení staveniště

Rozsah staveniště je dán plochou stávajícího drážního tělesa a silničního tělesa.

3.1.1 Možnosti příjezdů ke staveništi

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4581. Část materiálů se variantně bude navážet drážní dopravou

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

V průběhu stavby se neuvažuje s dodatečnými stavebními opatřeními na ochranu okolí od účinků stavby. Předpokládá se pouze případné standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

S asanacemi se neuvažuje.

Předmětem demolice budou pouze rekonstruované stavební objekty.

Nezbytně nutné kácení dřevin bude případně probíhat v období vegetačního klidu před stavbou. Vzhledem ke skutečnosti, že v době zpracování projektu nebyly v rámci místního šetření překážející dřeviny zastíženy, nepředpokládá se, že by při standardním provádění údržby bylo potřeba čistit drážní těleso od dřevin.

3.1.3 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasné a trvalé zábory jsou předmětem samostatné části této dokumentace – Geodetická dokumentace. Stavba se převážně odehrává na drážním a silničním tělese včetně zařízení staveniště.

3.1.4 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Přes železniční přejezd neprochází bezbariérová trasa. Řeší se standardní objížďka po silničních komunikacích vyšší nebo stejné třídy.

3.1.5 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V rámci stavby se uvažuje s výkopem přibližně o objemu 200 m³. S ohledem na nízké kubatury nebylo specifikováno konkrétní místo pro odběr odpadů.

4 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY

4.1 Harmonogram stavby

Základní podmínkou pro navržený harmonogram výstavby je nepřetržitá výluka v délce 24 dní v jejímž rámci stavba proběhne v první fázi výluky následovně:

Přípravné práce bez nároků na výluky.

1. Den

Demontáž kolejového roštu, výkop štěrkového lože a vrstev spodku. Základy reléového domku.

2. Den

Zřízení stabilizace v zesílené konstrukci železničního spodku.

3. den

Technologická pauza.

4. den

Zřízení železničního spodku nad stabilizací, osazení reléového domku na základy.

5. den

Zřízení štěrkového lože, práce na reléovém domku. Práce na výstražnících.

6. Den

Zřízení železničního svršku, chodníku k reléovému domku a instalací v reléovém domku. Práce na výstražnících.

7. Den

Směrová a výšková úprava koleje, osazování závěrných zídek, osazení výstražníků, napojování kabelových tras do reléového domku, frézování silniční komunikace. Práce na výstražnících.

8. Den

Zřizování podkladních vozovek, dokončování terénních prací.

9. Den

Dokončení konstrukce přejezdu a vozovek.

10. Den

Dokončení zkoušek a regulací.

Výluky provozu

Koleje – vyloučí se traťová kolej 1. až 22. den. 23. až 25. den pomalá jízda. Časy jsou podřízeny přejezdu P7699.

Silnice – provoz po objízdě trase přes Skrbovice 1. až 9. den.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení – výluky se nepředpokládají, protože přejezd není do ZZ ani SZ zapojen.

4.2 Požadavky na postupné uvádění do provozu

Infrastruktura bude uváděna do provozu vždy po ukončení výluk nebo odstranění provizorní trasy. Postup uvádění do provozu se řídí harmonogramem a schématy v příloze. Stavba pak bude kolaudována jako celek po zkušebním provozu v délce, která bude stanovena pověřeným orgánem – předpokládá se jeden měsíc.

5 PŘÍLOHY

- Harmonogram výstavby
- Objízděná trasa P7712

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

A) NÁZEV STAVBY

Název stavby:	Výstavba PZS přejezdu P7712 v km 9,592 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení (DUSP)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Číslo ISPROFOND:	327 3214 901
Číslo SoD objednatele:	E617-S-4470/2020
Číslo SoD zhotovitele:	2020/0274

B) MÍSTO STAVBY

Místo stavby:	Železniční trať 2241 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
Trať podle Prohlášení o dráze:	843
Traťový úsek TU:	2241
Definiční úsek DU:	04
Kraj:	Moravskoslezský
Obec / Městská část:	Široká Niva
Katastrální území:	Široká Niva
Pověřené městské úřady:	Bruntál
Obce s rozšířenou působností:	Bruntál
Začátek stavby:	km 9,554 (kabelová vedení km 8,929)
Konec stavby:	km 9,812 (kabelová vedení km 10,360)

1.2 Údaje o stavebníkovi

Investor:	Správa železnic, státní organizace., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ
Sídlo:	Nerudova 1 779 00 Olomouc 1
IČO/DIČ:	70994234 / CZ70994234

Zastoupení ve věcech smluvních: Ing. Miroslav Bocák

Zastoupení ve věcech technických: Ing. Jana Mantuanelli

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Název: AFRY CZ s.r.o.
Sídlo: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČO/DIČ: 47307218 / CZ47307218
Zastoupení: Ing. Petr Košan, jednatel

Autorský kolektiv: Ing. Radovan Komínek – hlavní inženýr projektu
Ing. Radovan Komínek – zpracovatel části B.8
.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Předmětem stavby je zřízení přejezdového zabezpečovacího zařízení s napájením elektrickou energií a navazujícími úpravami svrchní a spodní stavby dráhy a silniční komunikace.

2.1 Vstupní podklady

Základními podklady jsou:

- Zvláštní technické podmínky investora stavby (ZTP)
- Všeobecné technické podmínky investora stavby (VOTP)
- Evidenční listy přejezdu
- Mapové podklady investora
- Vlastní doměření
- Místní šetření

2.2 Související stavby

Termín výstavby v období 6. až 11. měsíc roku 2022 byl stanoven zadavatelem.

Plánované související práce Správy železnic v roce 2022 na trati Krnov – Milotice n.O. - Bruntál

Výstavba PZS přejezdu P7699 v km 0,696 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu.

Výstavba PZS přejezdu P7707 v km 6,832 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu. Objízdná trasa nelze realizovat ve shodném termínu.

Další související stavby nejsou známy. U stavebních zásahů PKP Cargo international na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem nebyl stanoven termín a nelze tedy určit zda se budou práce ovlivňovat.

3 POPIS ZÁSAD ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Celkové objemy instalovaného materiálu jsou v řádu stovek tun, což bude řešeno standardními nákupy u dodavatelů a dovozem na stavbu. Energie a vodu si zajistí zhotovitel stavby vlastními prostředky. S přípojkami pro účely stavebních prací se neuvažuje.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště je kompletně vybaveno odvodňovacím systémem stávajícího drážního tělesa, který bude stavbou rekonstruován. Vzhledem k tomu, že zařízení staveniště je navrženo na plochách, které jsou už ve stávajícím stavu určeny k manipulacím, s budováním odvodnění pouze pro zařízení staveniště se neuvažuje.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o práce na stávajícím křížení železniční trati a silniční komunikace, byla již všechna napojení na okolní infrastrukturu realizována v minulosti. Z toho titulu se pro přístup na stavbu používají stávající silniční komunikace nebo drážní síť. Nově se realizuje pouze elektro přípojka.

Přepravní a přístupové trasy

Základní přepravní a přístupovou trasou bude samotná železniční trať a silnice III/4525.

Zvláštní užívání pozemní komunikace

Nebudou použity mechanismy, pro které by bylo potřeba rezervovat plochy, aby bylo potřebné zvláštní užívání komunikace.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Rekonstrukce se bude realizovat standardní mechanizací, která se bude pohybovat převážně na tělese dráhy a silniční komunikace. Nebude tedy nutno využívat sousední pozemky nad rámec přístupu ke stavbě po veřejných komunikacích. Práce budou realizovány v denních dobách, kdy nebudou překročeny na okolních pozemcích hlukové limity.

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

Místním šetřením na začátku roku 2021 nebyly zjištěny žádné požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin nebo ochranu okolí staveniště nad rámec odstraňování náletových dřevin. Předpokládá se pouze standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba se včetně zařízení staveniště realizuje na současném drážním tělese. S dočasnými nebo trvalými zábory jiných pozemků se neuvažuje s výjimkou umístění nového technologického objektu půdorysného rozměru 3 x 3m.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Komunikace III/4525 není vybavena chodníky a není po ní ani vedena pěší turistická trasa nebo cyklotrasa. Náhradní bezbariérová obchozí trasa se nezřizuje. Pěší a cyklisté jako srovnatelnou náhradní trasu použijí komunikace přes přejezdy P7711 a P7713.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě a jejich realizace

Celkové množství odpadů se pohybuje do 550 tun a je převážně tvořeno výkopovou zeminou v objemu 460 tun. Na ostatní odpady připadá přibližně 100 tun. Emise budou produkovat pouze stavební mechanismy. Vzhledem k tomu, že se jedná o standardní vozidla a stavební mechanizaci, speciální opatření se nezavádějí.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o malé objemy přemísťovaných hmot, není nutno tuto část samostatně zpracovávat. Přísun nebo odvoz hmot v řádu desítek m³ za celou stavbu představuje jízdu jednotek nákladních aut denně v rámci stavby.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Provede se dle samostatně zpracované části B.6.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Samostatně zpracovaná část BOZP je doložena v dokladové části.

Zhotovitel stavebního objektu musí při práci dodržovat všechny platné normy a předpisy, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tj. Stavební zákon 183/2006 Sb. a jeho prováděcí předpisy, Zákoník práce 262/2006 Sb, Zákon upravující požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 309/2006 Sb. a nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích 591/2006 Sb., Vyhlášku, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení č. 48/82 Sb, Nařízení vlády o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky č. 362/2005 Sb a Nařízení vlády č. 272/2011 sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Při práci v ochranném pásmu dráhy musí navíc dodržet Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci Bp 1, zvláště část třetí "Základní povinnosti cizích právních subjektů při práci v prostorách Správy železnic, s.o.".

Zhotovitel musí provádět obsluhu a práci na elektrických zařízeních podle ČSN EN 50110-1 ed.3, národního dodatku ČSN EN 50110-2 ed.2, upřesňující činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách. V místech křížení s nadzemním vedením vn a vvn je nutné navíc dodržet ustanovení ČSN EN 50341-1 ed.2.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Zhotovitel musí dodržet všechny podmínky uvedené v příslušných kapitolách Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP).

Během výkopových prací na veřejně přístupných místech (zastávky, žel. přejezdy) je nutno provést zabezpečení výkopu proti pádu osob v souladu s příslušnými předpisy.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Provozními objekty a stavebními soubory se nezasahuje do jiných staveb tak, aby na nich byly nutné bezbariérové úpravy. Křížená silniční komunikace není vybavena chodníkem.

m) Dopravně inženýrská opatření pro realizaci stavby

Zřízením provozních souborů a stavebních objektů nedochází ke změně žádného z parametrů drážní nebo silniční dopravy – kapacita, rychlost, jízdní doby, tonáž, průchodnost. Smyslem je udržet parametry stávající.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Opatření proti účinkům vnějšího prostředí

Žádná další opatření se nezavádějí. Stavba se bude provádět na vyloučené infrastruktuře.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Rekonstrukce se bude provádět od 6/2022 do 11/2022. Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou v maximální možné míře současně s pracemi na přejezdu P7699 v km 0,696 a P7707 v km 6,832, přičemž rozhodující pro délku drážní výluky jsou práce na přejezdu P7699.

Uzavírka silniční komunikace bude v délce trvání 9 dnů v závěru výluky trati po ukončení uzavírky silniční dopravy na přejezdu P7712.

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Výluky drážní dopravy

Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou využity v počáteční fázi. Nákladní železniční doprava bude v tuto dobu zrušena, v osobní dopravě bude v celé trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem zavedena náhradní autobusová doprava.

Uzavírky a objížďky silničních komunikací

Silniční komunikace III/4525 bude v místě přejezdu uzavřena. Bude zavedena objížděná trasa s využitím silnic II/451 a III/4514.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4525.

S ohledem na rozsah stavby se neuvažuje se zřizováním staveniště v místě prací a předpokládá se každodenní dovoz materiálu a pracovníků z areálu zhotovitele.

3.1 Zásady řešení staveniště

Rozsah staveniště je dán plochou stávajícího drážního tělesa a silničního tělesa.

3.1.1 Možnosti příjezdů ke staveništi

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4581. Část materiálů se variantně bude navážet drážní dopravou

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

V průběhu stavby se neuvažuje s dodatečnými stavebními opatřeními na ochranu okolí od účinků stavby. Předpokládá se pouze případné standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

S asanacemi se neuvažuje.

Předmětem demolice budou pouze rekonstruované stavební objekty.

Nezbytně nutné kácení dřevin bude případně probíhat v období vegetačního klidu před stavbou. Vzhledem ke skutečnosti, že v době zpracování projektu nebyly v rámci místního šetření překážející dřeviny zastíženy, nepředpokládá se, že by při standardním provádění údržby bylo potřeba čistit drážní těleso od dřevin.

3.1.3 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasné a trvalé zábory jsou předmětem samostatné části této dokumentace – Geodetická dokumentace. Stavba se převážně odehrává na drážním a silničním tělese včetně zařízení staveniště.

3.1.4 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Přes železniční přejezd neprochází bezbariérová trasa. Řeší se standardní objížďka po silničních komunikacích vyšší nebo stejné třídy.

3.1.5 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V rámci stavby se uvažuje s výkopem přibližně o objemu 200 m³. S ohledem na nízké kubatury nebylo specifikováno konkrétní místo pro odběr odpadů.

4 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY

4.1 Harmonogram stavby

Základní podmínkou pro navržený harmonogram výstavby je nepřetržitá výluka v délce 24 dní v jejímž rámci stavba proběhne v první fázi výluky následovně:

Přípravné práce bez nároků na výluky.

1. Den

Demontáž kolejového roštu, výkop štěrkového lože a vrstev spodku. Základy reléového domku.

2. Den

Zřízení stabilizace v zesílené konstrukci železničního spodku.

3. den

Technologická pauza.

4. den

Zřízení železničního spodku nad stabilizací, osazení reléového domku na základy.

5. den

Zřízení štěrkového lože, práce na reléovém domku. Práce na výstražnících.

6. Den

Zřízení železničního svršku, chodníku k reléovému domku a instalací v reléovém domku. Práce na výstražnících.

7. Den

Směrová a výšková úprava koleje, osazování závěrných zídek, osazení výstražníků, napojování kabelových tras do reléového domku, frézování silniční komunikace. Práce na výstražnících.

8. Den

Zřizování podkladních vozovek, dokončování terénních prací.

9. Den

Dokončení konstrukce přejezdu a vozovek.

10. Den

Dokončení zkoušek a regulací.

Výluky provozu

Koleje – vyloučí se traťová kolej 1. až 22. den. 23. až 25. den pomalá jízda. Časy jsou podřízeny přejezdu P7699.

Silnice – provoz po objízdě trase přes Skrbovice 1. až 9. den.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení – výluky se nepředpokládají, protože přejezd není do ZZ ani SZ zapojen.

4.2 Požadavky na postupné uvádění do provozu

Infrastruktura bude uváděna do provozu vždy po ukončení výluk nebo odstranění provizorní trasy. Postup uvádění do provozu se řídí harmonogramem a schématy v příloze. Stavba pak bude kolaudována jako celek po zkušebním provozu v délce, která bude stanovena pověřeným orgánem – předpokládá se jeden měsíc.

5 PŘÍLOHY

- Harmonogram výstavby
- Objízděná trasa P7712

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

A) NÁZEV STAVBY

Název stavby:	Výstavba PZS přejezdu P7712 v km 9,592 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení (DUSP)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Číslo ISPROFOND:	327 3214 901
Číslo SoD objednatele:	E617-S-4470/2020
Číslo SoD zhotovitele:	2020/0274

B) MÍSTO STAVBY

Místo stavby:	Železniční trať 2241 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
Trať podle Prohlášení o dráze:	843
Traťový úsek TU:	2241
Definiční úsek DU:	04
Kraj:	Moravskoslezský
Obec / Městská část:	Široká Niva
Katastrální území:	Široká Niva
Pověřené městské úřady:	Bruntál
Obce s rozšířenou působností:	Bruntál
Začátek stavby:	km 9,554 (kabelová vedení km 8,929)
Konec stavby:	km 9,812 (kabelová vedení km 10,360)

1.2 Údaje o stavebníkovi

Investor:	Správa železnic, státní organizace., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ
Sídlo:	Nerudova 1 779 00 Olomouc 1
IČO/DIČ:	70994234 / CZ70994234

Zastoupení ve věcech smluvních: Ing. Miroslav Bocák

Zastoupení ve věcech technických: Ing. Jana Mantuanelli

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Název: AFRY CZ s.r.o.
Sídlo: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČO/DIČ: 47307218 / CZ47307218
Zastoupení: Ing. Petr Košan, jednatel

Autorský kolektiv: Ing. Radovan Komínek – hlavní inženýr projektu
Ing. Radovan Komínek – zpracovatel části B.8
.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Předmětem stavby je zřízení přejezdového zabezpečovacího zařízení s napájením elektrickou energií a navazujícími úpravami svrchní a spodní stavby dráhy a silniční komunikace.

2.1 Vstupní podklady

Základními podklady jsou:

- Zvláštní technické podmínky investora stavby (ZTP)
- Všeobecné technické podmínky investora stavby (VOTP)
- Evidenční listy přejezdu
- Mapové podklady investora
- Vlastní doměření
- Místní šetření

2.2 Související stavby

Termín výstavby v období 6. až 11. měsíc roku 2022 byl stanoven zadavatelem.

Plánované související práce Správy železnic v roce 2022 na trati Krnov – Milotice n.O. - Bruntál

Výstavba PZS přejezdu P7699 v km 0,696 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu.

Výstavba PZS přejezdu P7707 v km 6,832 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu. Objízdná trasa nelze realizovat ve shodném termínu.

Další související stavby nejsou známy. U stavebních zásahů PKP Cargo international na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem nebyl stanoven termín a nelze tedy určit zda se budou práce ovlivňovat.

3 POPIS ZÁSAD ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Celkové objemy instalovaného materiálu jsou v řádu stovek tun, což bude řešeno standardními nákupy u dodavatelů a dovozem na stavbu. Energie a vodu si zajistí zhotovitel stavby vlastními prostředky. S přípojkami pro účely stavebních prací se neuvažuje.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště je kompletně vybaveno odvodňovacím systémem stávajícího drážního tělesa, který bude stavbou rekonstruován. Vzhledem k tomu, že zařízení staveniště je navrženo na plochách, které jsou už ve stávajícím stavu určeny k manipulacím, s budováním odvodnění pouze pro zařízení staveniště se neuvažuje.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o práce na stávajícím křížení železniční trati a silniční komunikace, byla již všechna napojení na okolní infrastrukturu realizována v minulosti. Z toho titulu se pro přístup na stavbu používají stávající silniční komunikace nebo drážní síť. Nově se realizuje pouze elektro přípojka.

Přepravní a přístupové trasy

Základní přepravní a přístupovou trasou bude samotná železniční trať a silnice III/4525.

Zvláštní užívání pozemní komunikace

Nebudou použity mechanismy, pro které by bylo potřeba rezervovat plochy, aby bylo potřebné zvláštní užívání komunikace.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Rekonstrukce se bude realizovat standardní mechanizací, která se bude pohybovat převážně na tělese dráhy a silniční komunikace. Nebude tedy nutno využívat sousední pozemky nad rámec přístupu ke stavbě po veřejných komunikacích. Práce budou realizovány v denních dobách, kdy nebudou překročeny na okolních pozemcích hlukové limity.

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

Místním šetřením na začátku roku 2021 nebyly zjištěny žádné požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin nebo ochranu okolí staveniště nad rámec odstraňování náletových dřevin. Předpokládá se pouze standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba se včetně zařízení staveniště realizuje na současném drážním tělese. S dočasnými nebo trvalými zábory jiných pozemků se neuvažuje s výjimkou umístění nového technologického objektu půdorysného rozměru 3 x 3m.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Komunikace III/4525 není vybavena chodníky a není po ní ani vedena pěší turistická trasa nebo cyklotrasa. Náhradní bezbariérová obchozí trasa se nezřizuje. Pěší a cyklisté jako srovnatelnou náhradní trasu použijí komunikace přes přejezdy P7711 a P7713.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě a jejich realizace

Celkové množství odpadů se pohybuje do 550 tun a je převážně tvořeno výkopovou zeminou v objemu 460 tun. Na ostatní odpady připadá přibližně 100 tun. Emise budou produkovat pouze stavební mechanismy. Vzhledem k tomu, že se jedná o standardní vozidla a stavební mechanizaci, speciální opatření se nezavádějí.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o malé objemy přemísťovaných hmot, není nutno tuto část samostatně zpracovávat. Přísun nebo odvoz hmot v řádu desítek m³ za celou stavbu představuje jízdu jednotek nákladních aut denně v rámci stavby.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Provede se dle samostatně zpracované části B.6.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Samostatně zpracovaná část BOZP je doložena v dokladové části.

Zhotovitel stavebního objektu musí při práci dodržovat všechny platné normy a předpisy, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tj. Stavební zákon 183/2006 Sb. a jeho prováděcí předpisy, Zákoník práce 262/2006 Sb, Zákon upravující požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 309/2006 Sb. a nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích 591/2006 Sb., Vyhlášku, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení č. 48/82 Sb, Nařízení vlády o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky č. 362/2005 Sb a Nařízení vlády č. 272/2011 sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Při práci v ochranném pásmu dráhy musí navíc dodržet Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci Bp 1, zvláště část třetí "Základní povinnosti cizích právních subjektů při práci v prostorách Správy železnic, s.o.".

Zhotovitel musí provádět obsluhu a práci na elektrických zařízeních podle ČSN EN 50110-1 ed.3, národního dodatku ČSN EN 50110-2 ed.2, upřesňující činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách. V místech křížení s nadzemním vedením vn a vvn je nutné navíc dodržet ustanovení ČSN EN 50341-1 ed.2.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Zhotovitel musí dodržet všechny podmínky uvedené v příslušných kapitolách Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP).

Během výkopových prací na veřejně přístupných místech (zastávky, žel. přejezdy) je nutno provést zabezpečení výkopu proti pádu osob v souladu s příslušnými předpisy.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Provozními objekty a stavebními soubory se nezasahuje do jiných staveb tak, aby na nich byly nutné bezbariérové úpravy. Křížená silniční komunikace není vybavena chodníkem.

m) Dopravně inženýrská opatření pro realizaci stavby

Zřízením provozních souborů a stavebních objektů nedochází ke změně žádného z parametrů drážní nebo silniční dopravy – kapacita, rychlost, jízdní doby, tonáž, průchodnost. Smyslem je udržet parametry stávající.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Opatření proti účinkům vnějšího prostředí

Žádná další opatření se nezavádějí. Stavba se bude provádět na vyloučené infrastruktuře.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Rekonstrukce se bude provádět od 6/2022 do 11/2022. Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou v maximální možné míře současně s pracemi na přejezdu P7699 v km 0,696 a P7707 v km 6,832, přičemž rozhodující pro délku drážní výluky jsou práce na přejezdu P7699.

Uzavírka silniční komunikace bude v délce trvání 9 dnů v závěru výluky trati po ukončení uzavírky silniční dopravy na přejezdu P7712.

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Výluky drážní dopravy

Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou využity v počáteční fázi. Nákladní železniční doprava bude v tuto dobu zrušena, v osobní dopravě bude v celé trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem zavedena náhradní autobusová doprava.

Uzavírky a objížďky silničních komunikací

Silniční komunikace III/4525 bude v místě přejezdu uzavřena. Bude zavedena objížděná trasa s využitím silnic II/451 a III/4514.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4525.

S ohledem na rozsah stavby se neuvažuje se zřizováním staveniště v místě prací a předpokládá se každodenní dovoz materiálu a pracovníků z areálu zhotovitele.

3.1 Zásady řešení staveniště

Rozsah staveniště je dán plochou stávajícího drážního tělesa a silničního tělesa.

3.1.1 Možnosti příjezdů ke staveništi

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4581. Část materiálů se variantně bude navážet drážní dopravou

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

V průběhu stavby se neuvažuje s dodatečnými stavebními opatřeními na ochranu okolí od účinků stavby. Předpokládá se pouze případné standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

S asanacemi se neuvažuje.

Předmětem demolice budou pouze rekonstruované stavební objekty.

Nezbytně nutné kácení dřevin bude případně probíhat v období vegetačního klidu před stavbou. Vzhledem ke skutečnosti, že v době zpracování projektu nebyly v rámci místního šetření překážející dřeviny zastíženy, nepředpokládá se, že by při standardním provádění údržby bylo potřeba čistit drážní těleso od dřevin.

3.1.3 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasné a trvalé zábory jsou předmětem samostatné části této dokumentace – Geodetická dokumentace. Stavba se převážně odehrává na drážním a silničním tělese včetně zařízení staveniště.

3.1.4 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Přes železniční přejezd neprochází bezbariérová trasa. Řeší se standardní objížďka po silničních komunikacích vyšší nebo stejné třídy.

3.1.5 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V rámci stavby se uvažuje s výkopem přibližně o objemu 200 m³. S ohledem na nízké kubatury nebylo specifikováno konkrétní místo pro odběr odpadů.

4 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY

4.1 Harmonogram stavby

Základní podmínkou pro navržený harmonogram výstavby je nepřetržitá výluka v délce 24 dní v jejímž rámci stavba proběhne v první fázi výluky následovně:

Přípravné práce bez nároků na výluky.

1. Den

Demontáž kolejového roštu, výkop štěrkového lože a vrstev spodku. Základy reléového domku.

2. Den

Zřízení stabilizace v zesílené konstrukci železničního spodku.

3. den

Technologická pauza.

4. den

Zřízení železničního spodku nad stabilizací, osazení reléového domku na základy.

5. den

Zřízení štěrkového lože, práce na reléovém domku. Práce na výstražnících.

6. Den

Zřízení železničního svršku, chodníku k reléovému domku a instalací v reléovém domku. Práce na výstražnících.

7. Den

Směrová a výšková úprava koleje, osazování závěrných zídek, osazení výstražníků, napojování kabelových tras do reléového domku, frézování silniční komunikace. Práce na výstražnících.

8. Den

Zřizování podkladních vozovek, dokončování terénních prací.

9. Den

Dokončení konstrukce přejezdu a vozovek.

10. Den

Dokončení zkoušek a regulací.

Výluky provozu

Koleje – vyloučí se traťová kolej 1. až 22. den. 23. až 25. den pomalá jízda. Časy jsou podřízeny přejezdu P7699.

Silnice – provoz po objízdě trase přes Skrbovice 1. až 9. den.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení – výluky se nepředpokládají, protože přejezd není do ZZ ani SZ zapojen.

4.2 Požadavky na postupné uvádění do provozu

Infrastruktura bude uváděna do provozu vždy po ukončení výluk nebo odstranění provizorní trasy. Postup uvádění do provozu se řídí harmonogramem a schématy v příloze. Stavba pak bude kolaudována jako celek po zkušebním provozu v délce, která bude stanovena pověřeným orgánem – předpokládá se jeden měsíc.

5 PŘÍLOHY

- Harmonogram výstavby
- Objízděná trasa P7712

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

A) NÁZEV STAVBY

Název stavby:	Výstavba PZS přejezdu P7712 v km 9,592 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení (DUSP)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Číslo ISPROFOND:	327 3214 901
Číslo SoD objednatele:	E617-S-4470/2020
Číslo SoD zhotovitele:	2020/0274

B) MÍSTO STAVBY

Místo stavby:	Železniční trať 2241 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
Trať podle Prohlášení o dráze:	843
Traťový úsek TU:	2241
Definiční úsek DU:	04
Kraj:	Moravskoslezský
Obec / Městská část:	Široká Niva
Katastrální území:	Široká Niva
Pověřené městské úřady:	Bruntál
Obce s rozšířenou působností:	Bruntál
Začátek stavby:	km 9,554 (kabelová vedení km 8,929)
Konec stavby:	km 9,812 (kabelová vedení km 10,360)

1.2 Údaje o stavebníkovi

Investor:	Správa železnic, státní organizace., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ
Sídlo:	Nerudova 1 779 00 Olomouc 1
IČO/DIČ:	70994234 / CZ70994234

Zastoupení ve věcech smluvních: Ing. Miroslav Bocák

Zastoupení ve věcech technických: Ing. Jana Mantuanelli

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Název: AFRY CZ s.r.o.
Sídlo: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČO/DIČ: 47307218 / CZ47307218
Zastoupení: Ing. Petr Košan, jednatel

Autorský kolektiv: Ing. Radovan Komínek – hlavní inženýr projektu
Ing. Radovan Komínek – zpracovatel části B.8

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Předmětem stavby je zřízení přejezdového zabezpečovacího zařízení s napájením elektrickou energií a navazujícími úpravami svrchní a spodní stavby dráhy a silniční komunikace.

2.1 Vstupní podklady

Základními podklady jsou:

- Zvláštní technické podmínky investora stavby (ZTP)
- Všeobecné technické podmínky investora stavby (VOTP)
- Evidenční listy přejezdu
- Mapové podklady investora
- Vlastní doměření
- Místní šetření

2.2 Související stavby

Termín výstavby v období 6. až 11. měsíc roku 2022 byl stanoven zadavatelem.

Plánované související práce Správy železnic v roce 2022 na trati Krnov – Milotice n.O. - Bruntál

Výstavba PZS přejezdu P7699 v km 0,696 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu.

Výstavba PZS přejezdu P7707 v km 6,832 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu. Objízdná trasa nelze realizovat ve shodném termínu.

Další související stavby nejsou známy. U stavebních zásahů PKP Cargo international na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem nebyl stanoven termín a nelze tedy určit zda se budou práce ovlivňovat.

3 POPIS ZÁSAD ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Celkové objemy instalovaného materiálu jsou v řádu stovek tun, což bude řešeno standardními nákupy u dodavatelů a dovozem na stavbu. Energie a vodu si zajistí zhotovitel stavby vlastními prostředky. S přípojkami pro účely stavebních prací se neuvažuje.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště je kompletně vybaveno odvodňovacím systémem stávajícího drážního tělesa, který bude stavbou rekonstruován. Vzhledem k tomu, že zařízení staveniště je navrženo na plochách, které jsou už ve stávajícím stavu určeny k manipulacím, s budováním odvodnění pouze pro zařízení staveniště se neuvažuje.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o práce na stávajícím křížení železniční trati a silniční komunikace, byla již všechna napojení na okolní infrastrukturu realizována v minulosti. Z toho titulu se pro přístup na stavbu používají stávající silniční komunikace nebo drážní síť. Nově se realizuje pouze elektro přípojka.

Přepravní a přístupové trasy

Základní přepravní a přístupovou trasou bude samotná železniční trať a silnice III/4525.

Zvláštní užívání pozemní komunikace

Nebudou použity mechanismy, pro které by bylo potřeba rezervovat plochy, aby bylo potřebné zvláštní užívání komunikace.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Rekonstrukce se bude realizovat standardní mechanizací, která se bude pohybovat převážně na tělese dráhy a silniční komunikace. Nebude tedy nutno využívat sousední pozemky nad rámec přístupu ke stavbě po veřejných komunikacích. Práce budou realizovány v denních dobách, kdy nebudou překročeny na okolních pozemcích hlukové limity.

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

Místním šetřením na začátku roku 2021 nebyly zjištěny žádné požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin nebo ochranu okolí staveniště nad rámec odstraňování náletových dřevin. Předpokládá se pouze standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba se včetně zařízení staveniště realizuje na současném drážním tělese. S dočasnými nebo trvalými zábory jiných pozemků se neuvažuje s výjimkou umístění nového technologického objektu půdorysného rozměru 3 x 3m.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Komunikace III/4525 není vybavena chodníky a není po ní ani vedena pěší turistická trasa nebo cyklotrasa. Náhradní bezbariérová obchozí trasa se nezřizuje. Pěší a cyklisté jako srovnatelnou náhradní trasu použijí komunikace přes přejezdy P7711 a P7713.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě a jejich realizace

Celkové množství odpadů se pohybuje do 550 tun a je převážně tvořeno výkopovou zeminou v objemu 460 tun. Na ostatní odpady připadá přibližně 100 tun. Emise budou produkovat pouze stavební mechanismy. Vzhledem k tomu, že se jedná o standardní vozidla a stavební mechanizaci, speciální opatření se nezavádějí.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o malé objemy přemísťovaných hmot, není nutno tuto část samostatně zpracovávat. Přísun nebo odvoz hmot v řádu desítek m³ za celou stavbu představuje jízdu jednotek nákladních aut denně v rámci stavby.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Provede se dle samostatně zpracované části B.6.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Samostatně zpracovaná část BOZP je doložena v dokladové části.

Zhotovitel stavebního objektu musí při práci dodržovat všechny platné normy a předpisy, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tj. Stavební zákon 183/2006 Sb. a jeho prováděcí předpisy, Zákoník práce 262/2006 Sb, Zákon upravující požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 309/2006 Sb. a nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích 591/2006 Sb., Vyhlášku, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení č. 48/82 Sb, Nařízení vlády o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky č. 362/2005 Sb a Nařízení vlády č. 272/2011 sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Při práci v ochranném pásmu dráhy musí navíc dodržet Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci Bp 1, zvláště část třetí "Základní povinnosti cizích právních subjektů při práci v prostorách Správy železnic, s.o.".

Zhotovitel musí provádět obsluhu a práci na elektrických zařízeních podle ČSN EN 50110-1 ed.3, národního dodatku ČSN EN 50110-2 ed.2, upřesňující činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách. V místech křížení s nadzemním vedením vn a vvn je nutné navíc dodržet ustanovení ČSN EN 50341-1 ed.2.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Zhotovitel musí dodržet všechny podmínky uvedené v příslušných kapitolách Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP).

Během výkopových prací na veřejně přístupných místech (zastávky, žel. přejezdy) je nutno provést zabezpečení výkopu proti pádu osob v souladu s příslušnými předpisy.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Provozními objekty a stavebními soubory se nezasahuje do jiných staveb tak, aby na nich byly nutné bezbariérové úpravy. Křížená silniční komunikace není vybavena chodníkem.

m) Dopravně inženýrská opatření pro realizaci stavby

Zřízením provozních souborů a stavebních objektů nedochází ke změně žádného z parametrů drážní nebo silniční dopravy – kapacita, rychlost, jízdní doby, tonáž, průchodnost. Smyslem je udržet parametry stávající.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Opatření proti účinkům vnějšího prostředí

Žádná další opatření se nezavádějí. Stavba se bude provádět na vyloučené infrastruktuře.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Rekonstrukce se bude provádět od 6/2022 do 11/2022. Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou v maximální možné míře současně s pracemi na přejezdu P7699 v km 0,696 a P7707 v km 6,832, přičemž rozhodující pro délku drážní výluky jsou práce na přejezdu P7699.

Uzavírka silniční komunikace bude v délce trvání 9 dnů v závěru výluky trati po ukončení uzavírky silniční dopravy na přejezdu P7712.

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Výluky drážní dopravy

Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou využity v počáteční fázi. Nákladní železniční doprava bude v tuto dobu zrušena, v osobní dopravě bude v celé trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem zavedena náhradní autobusová doprava.

Uzavírky a objížďky silničních komunikací

Silniční komunikace III/4525 bude v místě přejezdu uzavřena. Bude zavedena objížděná trasa s využitím silnic II/451 a III/4514.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4525.

S ohledem na rozsah stavby se neuvažuje se zřizováním staveniště v místě prací a předpokládá se každodenní dovoz materiálu a pracovníků z areálu zhotovitele.

3.1 Zásady řešení staveniště

Rozsah staveniště je dán plochou stávajícího drážního tělesa a silničního tělesa.

3.1.1 Možnosti příjezdů ke staveništi

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4581. Část materiálů se variantně bude navážet drážní dopravou

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

V průběhu stavby se neuvažuje s dodatečnými stavebními opatřeními na ochranu okolí od účinků stavby. Předpokládá se pouze případné standardní čištění komunikací po stavebních mechanizmech.

S asanacemi se neuvažuje.

Předmětem demolice budou pouze rekonstruované stavební objekty.

Nezbytně nutné kácení dřevin bude případně probíhat v období vegetačního klidu před stavbou. Vzhledem ke skutečnosti, že v době zpracování projektu nebyly v rámci místního šetření překážející dřeviny zastíženy, nepředpokládá se, že by při standardním provádění údržby bylo potřeba čistit drážní těleso od dřevin.

3.1.3 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasné a trvalé zábory jsou předmětem samostatné části této dokumentace – Geodetická dokumentace. Stavba se převážně odehrává na drážním a silničním tělese včetně zařízení staveniště.

3.1.4 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Přes železniční přejezd neprochází bezbariérová trasa. Řeší se standardní objížďka po silničních komunikacích vyšší nebo stejné třídy.

3.1.5 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V rámci stavby se uvažuje s výkopem přibližně o objemu 200 m³. S ohledem na nízké kubatury nebylo specifikováno konkrétní místo pro odběr odpadů.

4 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY

4.1 Harmonogram stavby

Základní podmínkou pro navržený harmonogram výstavby je nepřetržitá výluka v délce 24 dní v jejímž rámci stavba proběhne v první fázi výluky následovně:

Přípravné práce bez nároků na výluky.

1. Den

Demontáž kolejového roštu, výkop štěrkového lože a vrstev spodku. Základy reléového domku.

2. Den

Zřízení stabilizace v zesílené konstrukci železničního spodku.

3. den

Technologická pauza.

4. den

Zřízení železničního spodku nad stabilizací, osazení reléového domku na základy.

5. den

Zřízení štěrkového lože, práce na reléovém domku. Práce na výstražnících.

6. Den

Zřízení železničního svršku, chodníku k reléovému domku a instalací v reléovém domku. Práce na výstražnících.

7. Den

Směrová a výšková úprava koleje, osazování závěrných zídek, osazení výstražníků, napojování kabelových tras do reléového domku, frézování silniční komunikace. Práce na výstražnících.

8. Den

Zřizování podkladních vozovek, dokončování terénních prací.

9. Den

Dokončení konstrukce přejezdu a vozovek.

10. Den

Dokončení zkoušek a regulací.

Výluky provozu

Koleje – vyloučí se traťová kolej 1. až 22. den. 23. až 25. den pomalá jízda. Časy jsou podřízeny přejezdu P7699.

Silnice – provoz po objízdě trase přes Skrbovice 1. až 9. den.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení – výluky se nepředpokládají, protože přejezd není do ZZ ani SZ zapojen.

4.2 Požadavky na postupné uvádění do provozu

Infrastruktura bude uváděna do provozu vždy po ukončení výluk nebo odstranění provizorní trasy. Postup uvádění do provozu se řídí harmonogramem a schématy v příloze. Stavba pak bude kolaudována jako celek po zkušebním provozu v délce, která bude stanovena pověřeným orgánem – předpokládá se jeden měsíc.

5 PŘÍLOHY

- Harmonogram výstavby
- Objízděná trasa P7712

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

A) NÁZEV STAVBY

Název stavby:	Výstavba PZS přejezdu P7712 v km 9,592 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení (DUSP)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Číslo ISPROFOND:	327 3214 901
Číslo SoD objednatele:	E617-S-4470/2020
Číslo SoD zhotovitele:	2020/0274

B) MÍSTO STAVBY

Místo stavby:	Železniční trať 2241 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
Trať podle Prohlášení o dráze:	843
Traťový úsek TU:	2241
Definiční úsek DU:	04
Kraj:	Moravskoslezský
Obec / Městská část:	Široká Niva
Katastrální území:	Široká Niva
Pověřené městské úřady:	Bruntál
Obce s rozšířenou působností:	Bruntál
Začátek stavby:	km 9,554 (kabelová vedení km 8,929)
Konec stavby:	km 9,812 (kabelová vedení km 10,360)

1.2 Údaje o stavebníkovi

Investor:	Správa železnic, státní organizace., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ
Sídlo:	Nerudova 1 779 00 Olomouc 1
IČO/DIČ:	70994234 / CZ70994234

Zastoupení ve věcech smluvních: Ing. Miroslav Bocák

Zastoupení ve věcech technických: Ing. Jana Mantuanelli

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Název: AFRY CZ s.r.o.
Sídlo: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČO/DIČ: 47307218 / CZ47307218
Zastoupení: Ing. Petr Košan, jednatel

Autorský kolektiv: Ing. Radovan Komínek – hlavní inženýr projektu
Ing. Radovan Komínek – zpracovatel části B.8

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Předmětem stavby je zřízení přejezdového zabezpečovacího zařízení s napájením elektrickou energií a navazujícími úpravami svrchní a spodní stavby dráhy a silniční komunikace.

2.1 Vstupní podklady

Základními podklady jsou:

- Zvláštní technické podmínky investora stavby (ZTP)
- Všeobecné technické podmínky investora stavby (VOTP)
- Evidenční listy přejezdu
- Mapové podklady investora
- Vlastní doměření
- Místní šetření

2.2 Související stavby

Termín výstavby v období 6. až 11. měsíc roku 2022 byl stanoven zadavatelem.

Plánované související práce Správy železnic v roce 2022 na trati Krnov – Milotice n.O. - Bruntál

Výstavba PZS přejezdu P7699 v km 0,696 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu.

Výstavba PZS přejezdu P7707 v km 6,832 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu. Objízdná trasa nelze realizovat ve shodném termínu.

Další související stavby nejsou známy. U stavebních zásahů PKP Cargo international na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem nebyl stanoven termín a nelze tedy určit zda se budou práce ovlivňovat.

3 POPIS ZÁSAD ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Celkové objemy instalovaného materiálu jsou v řádu stovek tun, což bude řešeno standardními nákupy u dodavatelů a dovozem na stavbu. Energie a vodu si zajistí zhotovitel stavby vlastními prostředky. S přípojkami pro účely stavebních prací se neuvažuje.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště je kompletně vybaveno odvodňovacím systémem stávajícího drážního tělesa, který bude stavbou rekonstruován. Vzhledem k tomu, že zařízení staveniště je navrženo na plochách, které jsou už ve stávajícím stavu určeny k manipulacím, s budováním odvodnění pouze pro zařízení staveniště se neuvažuje.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o práce na stávajícím křížení železniční trati a silniční komunikace, byla již všechna napojení na okolní infrastrukturu realizována v minulosti. Z toho titulu se pro přístup na stavbu používají stávající silniční komunikace nebo drážní síť. Nově se realizuje pouze elektro přípojka.

Přepravní a přístupové trasy

Základní přepravní a přístupovou trasou bude samotná železniční trať a silnice III/4525.

Zvláštní užívání pozemní komunikace

Nebudou použity mechanismy, pro které by bylo potřeba rezervovat plochy, aby bylo potřebné zvláštní užívání komunikace.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Rekonstrukce se bude realizovat standardní mechanizací, která se bude pohybovat převážně na tělese dráhy a silniční komunikace. Nebude tedy nutno využívat sousední pozemky nad rámec přístupu ke stavbě po veřejných komunikacích. Práce budou realizovány v denních dobách, kdy nebudou překročeny na okolních pozemcích hlukové limity.

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

Místním šetřením na začátku roku 2021 nebyly zjištěny žádné požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin nebo ochranu okolí staveniště nad rámec odstraňování náletových dřevin. Předpokládá se pouze standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba se včetně zařízení staveniště realizuje na současném drážním tělese. S dočasnými nebo trvalými zábory jiných pozemků se neuvažuje s výjimkou umístění nového technologického objektu půdorysného rozměru 3 x 3m.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Komunikace III/4525 není vybavena chodníky a není po ní ani vedena pěší turistická trasa nebo cyklotrasa. Náhradní bezbariérová obchozí trasa se nezřizuje. Pěší a cyklisté jako srovnatelnou náhradní trasu použijí komunikace přes přejezdy P7711 a P7713.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě a jejich realizace

Celkové množství odpadů se pohybuje do 550 tun a je převážně tvořeno výkopovou zeminou v objemu 460 tun. Na ostatní odpady připadá přibližně 100 tun. Emise budou produkovat pouze stavební mechanismy. Vzhledem k tomu, že se jedná o standardní vozidla a stavební mechanizaci, speciální opatření se nezavádějí.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o malé objemy přemísťovaných hmot, není nutno tuto část samostatně zpracovávat. Přísun nebo odvoz hmot v řádu desítek m³ za celou stavbu představuje jízdu jednotek nákladních aut denně v rámci stavby.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Provede se dle samostatně zpracované části B.6.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Samostatně zpracovaná část BOZP je doložena v dokladové části.

Zhotovitel stavebního objektu musí při práci dodržovat všechny platné normy a předpisy, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tj. Stavební zákon 183/2006 Sb. a jeho prováděcí předpisy, Zákoník práce 262/2006 Sb, Zákon upravující požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 309/2006 Sb. a nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích 591/2006 Sb., Vyhlášku, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení č. 48/82 Sb, Nařízení vlády o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky č. 362/2005 Sb a Nařízení vlády č. 272/2011 sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Při práci v ochranném pásmu dráhy musí navíc dodržet Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci Bp 1, zvláště část třetí "Základní povinnosti cizích právních subjektů při práci v prostorách Správy železnic, s.o.".

Zhotovitel musí provádět obsluhu a práci na elektrických zařízeních podle ČSN EN 50110-1 ed.3, národního dodatku ČSN EN 50110-2 ed.2, upřesňující činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách. V místech křížení s nadzemním vedením vn a vvn je nutné navíc dodržet ustanovení ČSN EN 50341-1 ed.2.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“

Zhotovitel musí dodržet všechny podmínky uvedené v příslušných kapitolách Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP).

Během výkopových prací na veřejně přístupných místech (zastávky, žel. přejezdy) je nutno provést zabezpečení výkopu proti pádu osob v souladu s příslušnými předpisy.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Provozními objekty a stavebními soubory se nezasahuje do jiných staveb tak, aby na nich byly nutné bezbariérové úpravy. Křížená silniční komunikace není vybavena chodníkem.

m) Dopravně inženýrská opatření pro realizaci stavby

Zřízením provozních souborů a stavebních objektů nedochází ke změně žádného z parametrů drážní nebo silniční dopravy – kapacita, rychlost, jízdní doby, tonáž, průchodnost. Smyslem je udržet parametry stávající.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Opatření proti účinkům vnějšího prostředí

Žádná další opatření se nezavádějí. Stavba se bude provádět na vyloučené infrastruktuře.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Rekonstrukce se bude provádět od 6/2022 do 11/2022. Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou v maximální možné míře současně s pracemi na přejezdu P7699 v km 0,696 a P7707 v km 6,832, přičemž rozhodující pro délku drážní výluky jsou práce na přejezdu P7699.

Uzavírka silniční komunikace bude v délce trvání 9 dnů v závěru výluky trati po ukončení uzavírky silniční dopravy na přejezdu P7712.

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Výluky drážní dopravy

Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou využity v počáteční fázi. Nákladní železniční doprava bude v tuto dobu zrušena, v osobní dopravě bude v celé trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem zavedena náhradní autobusová doprava.

Uzavírky a objížďky silničních komunikací

Silniční komunikace III/4525 bude v místě přejezdu uzavřena. Bude zavedena objížděná trasa s využitím silnic II/451 a III/4514.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4525.

S ohledem na rozsah stavby se neuvažuje se zřizováním staveniště v místě prací a předpokládá se každodenní dovoz materiálu a pracovníků z areálu zhotovitele.

3.1 Zásady řešení staveniště

Rozsah staveniště je dán plochou stávajícího drážního tělesa a silničního tělesa.

3.1.1 Možnosti příjezdů ke staveništi

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4581. Část materiálů se variantně bude navážet drážní dopravou

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

V průběhu stavby se neuvažuje s dodatečnými stavebními opatřeními na ochranu okolí od účinků stavby. Předpokládá se pouze případné standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

S asanacemi se neuvažuje.

Předmětem demolice budou pouze rekonstruované stavební objekty.

Nezbytně nutné kácení dřevin bude případně probíhat v období vegetačního klidu před stavbou. Vzhledem ke skutečnosti, že v době zpracování projektu nebyly v rámci místního šetření překážející dřeviny zastíženy, nepředpokládá se, že by při standardním provádění údržby bylo potřeba čistit drážní těleso od dřevin.

3.1.3 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasné a trvalé zábory jsou předmětem samostatné části této dokumentace – Geodetická dokumentace. Stavba se převážně odehrává na drážním a silničním tělese včetně zařízení staveniště.

3.1.4 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Přes železniční přejezd neprochází bezbariérová trasa. Řeší se standardní objížďka po silničních komunikacích vyšší nebo stejné třídy.

3.1.5 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V rámci stavby se uvažuje s výkopem přibližně o objemu 200 m³. S ohledem na nízké kubatury nebylo specifikováno konkrétní místo pro odběr odpadů.

4 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY

4.1 Harmonogram stavby

Základní podmínkou pro navržený harmonogram výstavby je nepřetržitá výluka v délce 24 dní v jejímž rámci stavba proběhne v první fázi výluky následovně:

Přípravné práce bez nároků na výluky.

1. Den

Demontáž kolejového roštu, výkop štěrkového lože a vrstev spodku. Základy reléového domku.

2. Den

Zřízení stabilizace v zesílené konstrukci železničního spodku.

3. den

Technologická pauza.

4. den

Zřízení železničního spodku nad stabilizací, osazení reléového domku na základy.

5. den

Zřízení štěrkového lože, práce na reléovém domku. Práce na výstražnících.

6. Den

Zřízení železničního svršku, chodníku k reléovému domku a instalací v reléovém domku. Práce na výstražnících.

7. Den

Směrová a výšková úprava koleje, osazování závěrných zídek, osazení výstražníků, napojování kabelových tras do reléového domku, frézování silniční komunikace. Práce na výstražnících.

8. Den

Zřizování podkladních vozovek, dokončování terénních prací.

9. Den

Dokončení konstrukce přejezdu a vozovek.

10. Den

Dokončení zkoušek a regulací.

Výluky provozu

Koleje – vyloučí se traťová kolej 1. až 22. den. 23. až 25. den pomalá jízda. Časy jsou podřízeny přejezdu P7699.

Silnice – provoz po objízdě trase přes Skrbovice 1. až 9. den.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení – výluky se nepředpokládají, protože přejezd není do ZZ ani SZ zapojen.

4.2 Požadavky na postupné uvádění do provozu

Infrastruktura bude uváděna do provozu vždy po ukončení výluk nebo odstranění provizorní trasy. Postup uvádění do provozu se řídí harmonogramem a schématy v příloze. Stavba pak bude kolaudována jako celek po zkušebním provozu v délce, která bude stanovena pověřeným orgánem – předpokládá se jeden měsíc.

5 PŘÍLOHY

- Harmonogram výstavby
- Objízděná trasa P7712

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

A) NÁZEV STAVBY

Název stavby:	Výstavba PZS přejezdu P7712 v km 9,592 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení (DUSP)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Číslo ISPROFOND:	327 3214 901
Číslo SoD objednatele:	E617-S-4470/2020
Číslo SoD zhotovitele:	2020/0274

B) MÍSTO STAVBY

Místo stavby:	Železniční trať 2241 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
Trať podle Prohlášení o dráze:	843
Traťový úsek TU:	2241
Definiční úsek DU:	04
Kraj:	Moravskoslezský
Obec / Městská část:	Široká Niva
Katastrální území:	Široká Niva
Pověřené městské úřady:	Bruntál
Obce s rozšířenou působností:	Bruntál
Začátek stavby:	km 9,554 (kabelová vedení km 8,929)
Konec stavby:	km 9,812 (kabelová vedení km 10,360)

1.2 Údaje o stavebníkovi

Investor:	Správa železnic, státní organizace., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ
Sídlo:	Nerudova 1 779 00 Olomouc 1
IČO/DIČ:	70994234 / CZ70994234

Zastoupení ve věcech smluvních: Ing. Miroslav Bocák

Zastoupení ve věcech technických: Ing. Jana Mantuanelli

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Název: AFRY CZ s.r.o.
Sídlo: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČO/DIČ: 47307218 / CZ47307218
Zastoupení: Ing. Petr Košan, jednatel

Autorský kolektiv: Ing. Radovan Komínek – hlavní inženýr projektu
Ing. Radovan Komínek – zpracovatel části B.8
.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Předmětem stavby je zřízení přejezdového zabezpečovacího zařízení s napájením elektrickou energií a navazujícími úpravami svrchní a spodní stavby dráhy a silniční komunikace.

2.1 Vstupní podklady

Základními podklady jsou:

- Zvláštní technické podmínky investora stavby (ZTP)
- Všeobecné technické podmínky investora stavby (VOTP)
- Evidenční listy přejezdu
- Mapové podklady investora
- Vlastní doměření
- Místní šetření

2.2 Související stavby

Termín výstavby v období 6. až 11. měsíc roku 2022 byl stanoven zadavatelem.

Plánované související práce Správy železnic v roce 2022 na trati Krnov – Milotice n.O. - Bruntál

Výstavba PZS přejezdu P7699 v km 0,696 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu.

Výstavba PZS přejezdu P7707 v km 6,832 trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

- Zpracovatel AFRY CZ, ve fázi: příprava k předání DSP k připomínkám
- Předpoklad realizace 06 – 11/2022

Poznámka: Výluky kolejí budou v maximálně možném souběhu. Objízdná trasa nelze realizovat ve shodném termínu.

Další související stavby nejsou známy. U stavebních zásahů PKP Cargo international na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem nebyl stanoven termín a nelze tedy určit zda se budou práce ovlivňovat.

3 POPIS ZÁSAD ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Celkové objemy instalovaného materiálu jsou v řádu stovek tun, což bude řešeno standardními nákupy u dodavatelů a dovozem na stavbu. Energie a vodu si zajistí zhotovitel stavby vlastními prostředky. S přípojkami pro účely stavebních prací se neuvažuje.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště je kompletně vybaveno odvodňovacím systémem stávajícího drážního tělesa, který bude stavbou rekonstruován. Vzhledem k tomu, že zařízení staveniště je navrženo na plochách, které jsou už ve stávajícím stavu určeny k manipulacím, s budováním odvodnění pouze pro zařízení staveniště se neuvažuje.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o práce na stávajícím křížení železniční trati a silniční komunikace, byla již všechna napojení na okolní infrastrukturu realizována v minulosti. Z toho titulu se pro přístup na stavbu používají stávající silniční komunikace nebo drážní síť. Nově se realizuje pouze elektro přípojka.

Přepravní a přístupové trasy

Základní přepravní a přístupovou trasou bude samotná železniční trať a silnice III/4525.

Zvláštní užívání pozemní komunikace

Nebudou použity mechanismy, pro které by bylo potřeba rezervovat plochy, aby bylo potřebné zvláštní užívání komunikace.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Rekonstrukce se bude realizovat standardní mechanizací, která se bude pohybovat převážně na tělese dráhy a silniční komunikace. Nebude tedy nutno využívat sousední pozemky nad rámec přístupu ke stavbě po veřejných komunikacích. Práce budou realizovány v denních dobách, kdy nebudou překročeny na okolních pozemcích hlukové limity.

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

Místním šetřením na začátku roku 2021 nebyly zjištěny žádné požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin nebo ochranu okolí staveniště nad rámec odstraňování náletových dřevin. Předpokládá se pouze standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba se včetně zařízení staveniště realizuje na současném drážním tělese. S dočasnými nebo trvalými zábory jiných pozemků se neuvažuje s výjimkou umístění nového technologického objektu půdorysného rozměru 3 x 3m.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Komunikace III/4525 není vybavena chodníky a není po ní ani vedena pěší turistická trasa nebo cyklotrasa. Náhradní bezbariérová obchozí trasa se nezřizuje. Pěší a cyklisté jako srovnatelnou náhradní trasu použijí komunikace přes přejezdy P7711 a P7713.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě a jejich realizace

Celkové množství odpadů se pohybuje do 550 tun a je převážně tvořeno výkopovou zeminou v objemu 460 tun. Na ostatní odpady připadá přibližně 100 tun. Emise budou produkovat pouze stavební mechanismy. Vzhledem k tomu, že se jedná o standardní vozidla a stavební mechanizaci, speciální opatření se nezavádějí.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o malé objemy přemísťovaných hmot, není nutno tuto část samostatně zpracovávat. Přísun nebo odvoz hmot v řádu desítek m³ za celou stavbu představuje jízdu jednotek nákladních aut denně v rámci stavby.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Provede se dle samostatně zpracované části B.6.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Samostatně zpracovaná část BOZP je doložena v dokladové části.

Zhotovitel stavebního objektu musí při práci dodržovat všechny platné normy a předpisy, týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tj. Stavební zákon 183/2006 Sb. a jeho prováděcí předpisy, Zákoník práce 262/2006 Sb, Zákon upravující požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 309/2006 Sb. a nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích 591/2006 Sb., Vyhlášku, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení č. 48/82 Sb, Nařízení vlády o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky č. 362/2005 Sb a Nařízení vlády č. 272/2011 sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Při práci v ochranném pásmu dráhy musí navíc dodržet Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci Bp 1, zvláště část třetí "Základní povinnosti cizích právních subjektů při práci v prostorách Správy železnic, s.o."

Zhotovitel musí provádět obsluhu a práci na elektrických zařízeních podle ČSN EN 50110-1 ed.3, národního dodatku ČSN EN 50110-2 ed.2, upřesňující činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách. V místech křížení s nadzemním vedením vn a vvn je nutné navíc dodržet ustanovení ČSN EN 50341-1 ed.2.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic."

Zhotovitel musí dodržet všechny podmínky uvedené v příslušných kapitolách Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah (TKP).

Během výkopových prací na veřejně přístupných místech (zastávky, žel. přejezdy) je nutno provést zabezpečení výkopu proti pádu osob v souladu s příslušnými předpisy.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Provozními objekty a stavebními soubory se nezasahuje do jiných staveb tak, aby na nich byly nutné bezbariérové úpravy. Křížená silniční komunikace není vybavena chodníkem.

m) Dopravně inženýrská opatření pro realizaci stavby

Zřízením provozních souborů a stavebních objektů nedochází ke změně žádného z parametrů drážní nebo silniční dopravy – kapacita, rychlost, jízdní doby, tonáž, průchodnost. Smyslem je udržet parametry stávající.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Opatření proti účinkům vnějšího prostředí

Žádná další opatření se nezavádějí. Stavba se bude provádět na vyloučené infrastruktuře.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Rekonstrukce se bude provádět od 6/2022 do 11/2022. Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou v maximální možné míře současně s pracemi na přejezdu P7699 v km 0,696 a P7707 v km 6,832, přičemž rozhodující pro délku drážní výluky jsou práce na přejezdu P7699.

Uzavírka silniční komunikace bude v délce trvání 9 dnů v závěru výluky trati po ukončení uzavírky silniční dopravy na přejezdu P7712.

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Výluky drážní dopravy

Výluky drážní dopravy budou po dobu 24 dní nepřetržitě a budou využity v počáteční fázi. Nákladní železniční doprava bude v tuto dobu zrušena, v osobní dopravě bude v celé trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem zavedena náhradní autobusová doprava.

Uzavírky a objížďky silničních komunikací

Silniční komunikace III/4525 bude v místě přejezdu uzavřena. Bude zavedena objížděná trasa s využitím silnic II/451 a III/4514.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4525.

S ohledem na rozsah stavby se neuvažuje se zřizováním staveniště v místě prací a předpokládá se každodenní dovoz materiálu a pracovníků z areálu zhotovitele.

3.1 Zásady řešení staveniště

Rozsah staveniště je dán plochou stávajícího drážního tělesa a silničního tělesa.

3.1.1 Možnosti příjezdů ke staveništi

Základní přístupovou komunikaci na stavbu je komunikace III/4581. Část materiálů se variantně bude navážet drážní dopravou

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

V průběhu stavby se neuvažuje s dodatečnými stavebními opatřeními na ochranu okolí od účinků stavby. Předpokládá se pouze případné standardní čištění komunikací po stavebních mechanismech.

S asanacemi se neuvažuje.

Předmětem demolice budou pouze rekonstruované stavební objekty.

Nezbytně nutné kácení dřevin bude případně probíhat v období vegetačního klidu před stavbou. Vzhledem ke skutečnosti, že v době zpracování projektu nebyly v rámci místního šetření překážející dřeviny zastíženy, nepředpokládá se, že by při standardním provádění údržby bylo potřeba čistit drážní těleso od dřevin.

3.1.3 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasné a trvalé zábory jsou předmětem samostatné části této dokumentace – Geodetická dokumentace. Stavba se převážně odehrává na drážním a silničním tělese včetně zařízení staveniště.

3.1.4 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Přes železniční přejezd neprochází bezbariérová trasa. Řeší se standardní objížďka po silničních komunikacích vyšší nebo stejné třídy.

3.1.5 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

V rámci stavby se uvažuje s výkopem přibližně o objemu 200 m³. S ohledem na nízké kubatury nebylo specifikováno konkrétní místo pro odběr odpadů.

4 NÁVRH OPTIMÁLNÍHO POSTUPU VÝSTAVBY

4.1 Harmonogram stavby

Základní podmínkou pro navržený harmonogram výstavby je nepřetržitá výluka v délce 24 dní v jejímž rámci stavba proběhne v první fázi výluky následovně:

Přípravné práce bez nároků na výluky.

1. Den

Demontáž kolejového roštu, výkop štěrkového lože a vrstev spodku. Základy reléového domku.

2. Den

Zřízení stabilizace v zesílené konstrukci železničního spodku.

3. den

Technologická pauza.

4. den

Zřízení železničního spodku nad stabilizací, osazení reléového domku na základy.

5. den

Zřízení štěrkového lože, práce na reléovém domku. Práce na výstražnících.

6. Den

Zřízení železničního svršku, chodníku k reléovému domku a instalací v reléovém domku. Práce na výstražnících.

7. Den

Směrová a výšková úprava koleje, osazování závěrných zídek, osazení výstražníků, napojování kabelových tras do reléového domku, frézování silniční komunikace. Práce na výstražnících.

8. Den

Zřizování podkladních vozovek, dokončování terénních prací.

9. Den

Dokončení konstrukce přejezdu a vozovek.

10. Den

Dokončení zkoušek a regulací.

Výluky provozu

Koleje – vyloučí se traťová kolej 1. až 22. den. 23. až 25. den pomalá jízda. Časy jsou podřízeny přejezdu P7699.

Silnice – provoz po objízdě trase přes Skrbovice 1. až 9. den.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení – výluky se nepředpokládají, protože přejezd není do ZZ ani SZ zapojen.

4.2 Požadavky na postupné uvádění do provozu

Infrastruktura bude uváděna do provozu vždy po ukončení výluk nebo odstranění provizorní trasy. Postup uvádění do provozu se řídí harmonogramem a schématy v příloze. Stavba pak bude kolaudována jako celek po zkušebním provozu v délce, která bude stanovena pověřeným orgánem – předpokládá se jeden měsíc.

5 PŘÍLOHY

- Harmonogram výstavby
- Objízděná trasa P7712

Postup výstavby železničních přejezdů Milotice nad Opavou - Vrbno pod pradědem

číslo PS, SO	1. den	2. den	3. den	4. den	5. den	6. den	7. den	8. den	9. den	10. den	11. den	12. den	13. den	14. den	15. den	16. den	17. den	18. den	19. den	20. den	21. den	22. den	23. den	24. den	25. den	26. den	27. den	28. den	29. den	30. den
Výstavba PZS přejezdu P7699 v km 0,696 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem																														
PS 01-01-02																														
PS 01-02-02																														
PS 01-03-02																														
SO 01-10-02	demontáž													demontáž							lože	montáž	GPK							
SO 01-11-02	výkopy													výkopy				stabilizace	pauza	šterkodrf										
SO 01-13-02														demontáž										zidky	pauza	konstrukce				
SO 01-21-02	výkop		podkladní beton		bednění, armování a betonáž základu a zráni 3 dny					osazení pref. armování a betonáž čela a jímky							řimsa		izolačních nátěry	zásyp propustku			dokončovací práce (dlažba, žlabovky,...)							
SO 01-50-02																chodník	frézování						podklad	vozovky						
SO-01-71-02											základy		zřízení domku																	

Výstavba PZS přejezdu P7707 v km 6,832 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem

PS 03-01-03																														
PS 03-02-03																														
PS 03-03-03																														
SO 03-10-03											demontáž						lože	montáž	GPK											
SO 03-11-03											výkopy	stabilizace	pauza	šterkodrf																
SO 03-13-03											demontáž																			
SO 03-50-03																chodník	frézování	podklad	vozovky											
SO-03-71-03											základy		zřízení domku																	

Výstavba PZS přejezdu P7712 v km 9,592 trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem

PS 03-01-08	kabeláže	návěstidlo	Technologie RD, přejezd																											
PS 03-02-08																														
PS 03-03-08																														
SO 03-10-08	demontáž										lože	montáž	GPK																	
SO 03-11-08	výkopy	stabilizace	pauza	šterkodrf																										
SO 03-13-08	demontáž																													
SO 03-50-08																														
SO-03-71-08	základy																													

LEGENDA:

- práce ve výluce trati bez uzavírky silnice
- práce ve výluce trati a při uzavírce silniční komunikace
- práce bez výluk
- přípravné práce, které je možno provést v předstihu

