

SO 01 KOMUNIKACE

Veškerá práva vyhrazena. Tento výkres a detail je majetkem projektanta a nesmí být použit celý ani z části bez písemného souhlasu.

ZODP. PROJEKTANT		VYPRACOVAL		DMC <i>Havlíčkův Brod s.r.o.</i> <i>Průmyslová 941</i> <i>580 01 Havlíčkův Brod</i> PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB tel.: 724 155 348 e-mail: příjmení@dmchb.cz		
ING. JIŘÍ MAREK		JAN JELÍNEK				
KONTROLOVAL		HIP				
RADEK KVEREK, DiS.		RADEK KVEREK, DiS.				
OBEC: LHOTA POD PŘELOUČÍ		KRAJ: PARDUBICKÝ KRAJ				
INVESTOR: Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		 SPRÁVA ŽELEZNIC				
ZADAVATEL: Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc						
Náhrada přejezdu P4910 v km 323,116 trati Česká Třebová – Praha				DATUM		7/2020
				STUPEŇ PD		DSP
				Č. ZAKÁZKY		19057
				MĚŘÍTKO		
				ČÁST. DOKUM.		Č. VÝKRESU
TECHNICKÁ ZPRÁVA				F		1

OBSAH:

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

1 CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ

Stavba bude umístěna na pozemcích ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace, Česká republika a soukromí vlastníků v k.ú. Lhota pod Přeloučí [681113]. Čísla pozemků jsou uvedena ve stejné části dokumentace. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemku ve vlastnictví Správa železnic, státní organizace – toto řešení bylo odsouhlaseno. Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk.

Dotčené území stavby se nachází v extravilánu obce Lhota pod Přeloučí. Stávající železniční trať č. 010 dle knižního jízdního řádu (č. 540 00 Česká Třebová - Kolín dle prohlášení o dráze) bude dotčená stavbou v km 323,116. Stávající komunikace nebudou stavbou dotčeny. Napojení nově budované komunikace na stávající komunikaci bude oproti stávajícímu stavu upraveno. Budou zde provedeny náležité poloměry nároží k zabezpečení bezproblémového průjezdu zemědělské techniky.

Terén je rovinatý a ve staničení (stavby) cca 0,290km je nutné vybudovat most a překonat záplavové území a bezejmenný zatrubněný vodní přítok Brložského potoka. Pro stavební účely není nutné budovat provizorní komunikace. Na staveniště se mechanizace a materiál bude dopravovat po stávajících účelových komunikacích. Před zahájením zhotovitel provede pasport komunikací a přilehlých pozemků, zejména provede fotodokumentaci v místě výjezdu/sjezdu, v případě poničení účelové komunikace (pozemku) bude po dokončení stavebního díla provedena oprava jednotlivých částí.

Předmětem stavby je vybudování nové náhradní účelové komunikace a zrušení stávajícího přejezdu P4910 v km 323,116 na železniční trati č. 010 dle knižního jízdního řádu (č. 540 00 Česká Třebová - Kolín dle prohlášení o dráze). Na trati Česká Třebová - Praha je organizována a provozována drážní doprava dle předpisu SŽDC D4 a jedná se o dvojkolejnou (tříkolejnou v úseku Poříčany – Praha-Libeň) elektrizovanou trať. Průjezdový průřez na trati je Z-GC, maximální rychlost v dotčeném traťovém úseku stavby je 160 km/h a traťová třída trati je D4 (22,5t / 8,0 t). Přejezd se nachází v extravilánu obce Lhota pod Přeloučí.

Náhradní Komunikace je navržena v základní šířce 3,5m, po obou stranách je navržena nezpevněná krajnice v šířce 0,5m – celková šířka vč. nezpevněné krajnice je 4,5m. Povrch komunikace je navržen z mechanicky zpevněného kameniva. Příčný sklon komunikace je navržen ve sklonu 3% směrem do travnaté plochy, sklon levostranné nezpevněné krajnice je 8%. Podélný profil komunikace je veden s ohledem na min. sklony komunikace a členitost terénu. Z podélného profilu vedeného v ose komunikace je patrné, že nově navržená niveleta se nachází převážně v náspu terénu, podélné sklony jsou v maximálním sklonu 5%. Pravostranné napojení (dosypání) terénu na stávající svah bude provedeno ve sklonu 1:50, levostranné napojení (dosypání) na stávající terén bude provedeno ve sklonu min. 1:2,5. V případě zářezu terénu bude dorovnání provedeno ve sklonu 1:2,5 – staničení cca 0,430 – 0,465 km. Nově navrženou komunikací dojde ke střetu s kabelovým vedením ve správě ČD Telematika, v místě střetu bude kabelové vedení ručně odkopáno a umístěno do chrániček + budou podél vedení umístěny chráničky rezervní. Ve staničení cca 0,440 – 0,460 km se nachází skládka kamení, kterou je nutné odstranit, dále budou v rámci akce pokáceny náletové křoviny.

V místě rušeného přejezdu P4910 dojde k odstranění stávající přejezdové konstrukce (žb vnitřní i vnější panely se závěrnými zídками) a bude odstraněna stávající asfaltobetonová vrstva, včetně vrstev ložných v délce cca 8m. V místě odstraněné konstrukce komunikace bude provedeno přeprofilování terénu a zřízení průběžných drážních příkopů. Na komunikaci bude v obou směrech před patu náspu umístěno betonové svodidlo 2000/1000/700mm, na betonové svodidlo bude umístěna dopravní značka B1 – zákaz vjezdu všech vozidel a

piktogram č. 104a zákaz vstupu. Odstraněná přejezdová konstrukce bude protokolárně předána investorovi stavby.

Bude se jednat o stavbu dráhy ve smyslu § 5 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Z hlediska zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, se jedná o změnu dokončené stavby a jde o stavbu trvalou. Z hlediska účelu užívání se jedná o stavbu dopravní infrastruktury. Z hlediska vyhlášky č. 104/1997 Sb. se zároveň bude jednat o stavbu účelové komunikace.

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

Území, na němž je stavba umístěna je v ochranném pásmu dráhy.

1.1 Obvod staveniště.

Obvod staveniště je dán hranicí trvalého, resp. dočasného záboru stavby. Lomové body obvodu staveniště jsou určeny stávajícími hranicemi pozemků a jsou definovány v rámci výkresové části.

Stavba bude realizována převážně na ostatních plochách vedených jako trvalý travní porost a na druh pozemku ostatní plocha. Zbývající části zájmového území jsou vedeny jako orná půda. Kromě drážních pozemků ve vlastnictví investora, zasahuje stavba na pozemky soukromých vlastníků. Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území prakticky nezmění, v současné době se v místě stavby nacházejí vyježděné koleje od strojní a zemědělské techniky.

2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

V prostoru zařízení staveniště se předpokládá umístění stavební buňky, mobilní WC, stavebního materiálu apod.

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

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

3 MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU

Na odstraňovaném přejezdu dojde k zásahu do sdělovacího kabelového vedení. Zejména stavbou dojde k odpojení přejezdu P4910 od zabezpečovacího systému a bude provedena změna v software, kde bude přejezd vyloučen. Změna software bude vzhledem k finanční náročnosti koordinována se změnami, které budou prováděny v rámci akce: Oprava nádraží Pardubice. Připojení na další inženýrské sítě nebude v rámci stavby realizováno ani požadováno.

Předpokládá se, že stavba vzhledem k charakteru nebude vyžadovat připojení na stávající rozvody inž. sítí., elektrická energie pro potřebu stavby bude dodávána

pomocí benzinových agregátů, voda pro účely stavby bude dovážena v cisterně, dále bude do prostoru stavby umístěno mobilní wc.

Další možnosti, nad rámec uvedený v projektové dokumentaci, jsou možné v rámci požadavků a možností konkrétního zhotovitele.

4 DOPRAVNÍ TRASY

4.1 Přístup na staveniště

Všechny dočasné vjezdy a výjezdy stavby na pozemní komunikace musí být řádně označeny dopravním značením! U výjezdů ze staveniště, budou zpevněné plochy výjezdu využity jako plocha pro mechanické očištění vozidel vyjíždějících ze stavby. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropicí vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací. Nákladní automobily dodavatele musí respektovat stav použitých veřejných komunikací (tonáž, rychlost atd.).

Dále je možné, aby si zhotovitel nad rámec dokumentace zajistil jiný přístup (vč. povolení majitelů dotčených pozemků). Projektant doporučuje zhotoviteli, aby si pořídil fotodokumentaci přístupových komunikací před započítím stavby. Přístupové komunikace musí být po skončení stavby uvedeny do původního stavu.

Konkrétně bude příjezd na staveniště umožněn po veřejně přístupných místních a účelových komunikacích.

4.2 Dopravně inženýrská opatření

Dopravně inženýrské rozhodnutí projedná dodavatel stavby v rámci své výrobní přípravy stavby s nezbytnou návazností na harmonogram prací. Musí být dodrženy zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích uvedené v TP 65 a 66. Zejména se jedná o umístění dopravního značení v místě výjezdu vozidel stavba na frekventovanou komunikaci I/2.

V případě provádění stavebních prací na odstranění přejezdové konstrukce v místě přejezdu P4910 budou stavební práce probíhat za výluky provozu. Předpokládá se kolejová i trakční výluka v délce 2x8h a ve stejném rozsahu pomalá jízda na druhé koleji.

Po provedení odstranění přejezdové konstrukce na jedné polovině přejezdu, bude provedeno odstranění přejezdové konstrukce v místě druhé koleje. Odstranění přejezdové konstrukce musí probíhat za stejných podmínek jako v případě provádění odstranění přejezdové konstrukce na koleji první. V případě provádění stavebních prací za provozu je musí být prováděno za podmínek zajištění bezpečnosti na staveništi a pohybu v blízkosti drah.

5 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ

5.1 Inženýrské sítě

Vzhledem k rozsahu prací dojde při výstavbě ke styku s následujícími inženýrskými sítěmi a jejich ochrannými pásmy: CETIN, ČD – Telematika, ČEZ nadzemní a podzemní vedení a kabelové vedení správy železnic.

Před započítím zemních prací je nutné veškeré sítě vytýčit a zejména u příčných přechodů provést kopané sondy. V místě křížení nebo souběhu se budou zemní práce provádět ručně s nejvyšší opatrností. V případě, že zde dojde ke zjištění nedostatečné hloubky

uložení inženýrských sítí nebo dojde k jiné kolizi, je nutno řešit jejich přeložení na základě domluvy zhotovitele stavby s jejich správcem.

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

Přehled ochranných pásem:

- Dráhy – 60m od osy krajní koleje, nejméně ale 30m od hranice dráhy
- Kabelová vedení všech druhů napětí – od krajního kabelu na každou stranu 1,5m
- Zabezpečovací kabely – od krajního kabelu na každou stranu 1m
- Dálkové sdělovací kabely – šířka 2m v celé délce trasy, hloubka 3m, výška 3m
- Silnice I. tř. – 50m od osy vozovky
- Silnice II. a III. třídy - 15m od osy vozovky
- Elektrické venkovní vedení VN 22kV – 7m od krajního vodiče
- Elektrické venkovní vedení VVN 110kV – 15m od krajního vodiče
- Kanalizace do DN 500mm – 1,5m po obou stranách od vnějšího povrchu

Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma technické a dopravní infrastruktury. Konkrétně se jedná o dotčení ochranných pásem následujících zařízení a staveb:

- Ochranné pásmo dráhy celostátní ve vlastnictví České republiky (právo hospodařit s majetkem: Správa železnic, státní organizace)
- Silniční ochranné pásmo silnice III. třídy ve vlastnictví Pardubického Kraje (právo hospodařit s majetkem: Správa a údržba silnic Pardubického kraje).
- Sdělovací kabely TÚDC (ve výkresech označovány jako kabely ČD-Telematika) – ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (TÚDC je organizační složkou SŽDC); společnost ČD-Telematika, a.s. je pouze správcem.
- Sítě ve vlastnictví České telekomunikační infrastruktury a.s. (CETIN).
- Sdělovací a zabezpečovací kabely ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace, OŘ Hradec Králové, SSZT Pardubice
- Nadzemní vedení NN ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce a.s.

5.2 Ochrana dřevin

Během stavby budou dodržena opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypolštářovaného bednění z fošen, které bude vysoké nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy.

Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopech nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem.

5.3 Ostatní ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba se nachází mimo území lokalit soustavy Natura 2000 a v okolí záměru se rovněž žádné lokality soustavy Natura 2000 nenalézají. Stavba se nenachází v CHKO. Stavba bude realizována v aktivní záplavové zóně Q20 a Q100 a částečně v aktivní zóně Q100 Brložského potoku, zhotovitel se musí řídit všemy požadavky uvedenými ve vyjádření povodí. Stavbou dojde k trvalému záboru pozemků ZPF. Stavbou nedojde k trvalému ani dočasnému záboru PUPFL. Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů. V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky.

V rámci stavby nejsou navržena žádná nová ochranná pásma, nedojde ani ke změnám stávajících ochranných a bezpečnostních pásem. Protože se podstatně nemění charakter a rozsah stavby, nedojde ani ke změnám v ochranných a bezpečnostních pásmech dráhy a pozemní komunikace.

6 ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH A PROVÁDĚNÍ VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Je nutno dodržovat všeobecné zásady bezpečnosti práce a všechny související platné předpisy. Nutné je zdůraznit dodržování bezpečnostních předpisů B1-B6, novelizované vyhláškou ČÚBO č.324/90 Sb., zejména pak ustanovení o zemních pracích, pažení výkopů (trativody, svodná potrubí, příkopové zídky atd.) v blízkosti provozovaných kolejí. Při dimenzování pažení je nutno brát v úvahu nejen zemní tlak, ale i přetížení dopravou jak silniční, tak i železniční. Je nutno dbát mimořádně opatrnosti při hutnění jednotlivých vrstev násypu, zejména dodržení bezpečné vzdálenosti okraje válce od okraje svahu s ohledem na tloušťku hutněné vrstvy (nebezpečí nekontrolovaného ujetí válce ze svahu).

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech odstranění přejezdové konstrukce, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (platný od 1.10.2013). Všichni pracovníci musí být pravidelně proškoleni z bezpečnostních předpisů, především pak z předpisu Bp1 a ze souvisejících norem a předpisů. Je nutno upozornit na všechny práce v blízkosti trolejového vedení, práce v blízkosti provozované koleje a práce na strojích. Práce prováděné v blízkosti provozované koleje je možné provádět pouze za stálého dozoru vyčleněného pracovníka, který plní funkci bezpečnostní hlídky a upozorňuje na blížící se vlaky. Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěštní předpisy.

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

7 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92 Sb. a v souladu s ním (zejména §9, §11 a §17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech. Realizací navržené stavby, která se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, a která bude prováděna zejména na drážních pozemcích, nedojde ke zhoršení životního prostředí v zájmovém prostoru.

a) Posouzení vlivu na životní prostředí

Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nebude mít vliv v tomto smyslu. Záměr stavby nebude mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost žádné evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (toto vyjádření je součástí dokladové části).

Návrh zohlednění podmínek ze závěrů zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Není nutné posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. Stavba nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona EIA (toto vyjádření je součástí dokladové části).

b) Ochrana vody a ovzduší

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody, nedojde k změně odtokových poměrů a nedojde ani k zásahu do podzemních vod. Stavbou nedojde ke zhoršení stavu ovzduší a při rekonstrukci budou voleny technologie provádění, které vedou ke snižování emisí.

c) Ochrana přírody a krajiny

Souhlas s případnou likvidací (vykácením náletových porostů) bude zajišťován investorem. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů. Stavbou dojde k trvalému záboru ZPF o velikosti 4 536m². V zájmovém území nedojde k záboru PUPFL. Stavba nebude realizována v ochranném pásmu lesa. Nepředpokládá se žádný negativní vliv stavby či její realizace na tyto pozemky.

d) Hluk a vibrace

Z období výstavby lze vyhodnotit jako hlukově nejvýznamnější krátkou přípravnou fází, kdy budou nasazeny stavební mechanismy na nezbytné zemní práce, práce na svršku a spodku, úpravu terénu a hloubení základů a rýh. Vzhledem k charakteru stavby není přepokládáno navýšení intenzity dopravy. Stavba bude převážně prováděna v.

Během výstavby budou splněny limity dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Mechanismy, které budou použity na stavbě, musí splňovat hlukové limity. Hlukově významné stavební práce i stavební doprava budou prováděny mezi 7 a 18 hodinou v denní době.

Na základě těchto skutečností lze konstatovat, že v průběhu období výstavby nedojde k nadlimitnímu hlukovému zatížení nejbližšího chráněného venkovního prostoru, bez nutnosti prokazování tohoto tvrzení výpočtem hluku ze stavební činnosti.

Při stavbě zde nedochází k rozšíření kolejíště a předpokládá se, že zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší.

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

akustického výstražného nebo varovného signálu souvisejícího s bezpečnostním opatřením. Z těchto důvodů není nutno provádět ochranu u předmětné stavby, ani u staveb v okolí, proti účinkům hluku.

Jelikož stavba neobsahuje obytné, ani pobytové místnosti, tak v souladu s ustanovením § 98 odst. 2 zákona č. 263/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů, není u předmětné stavby nutno provádět stanovení radonového indexu a v konečném důsledku ani případnou ochranu proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

e) Odpady

Laboratorní rozbor směsného vzorku, ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu na skládkách, nebyl během geotechnického průzkumu prováděn (viz část „B.3 – Geotechnický průzkum“). Jako možná skládka je předpokládáno takové zařízení, které splňuje předepsané požadavky.

7.2 Zásady odpadového hospodářství

Rozsah prací předpokládá s odstraněním přejezdové konstrukce přejezdu P4910 (žb vnitřní i vnější panely se závěrnými zídkami) a bude odstraněna stávající asfaltobetonová vrstva, včetně vrstev ložných v délce cca 8m. V místě odstraněné konstrukce komunikace bude provedeno přeprofilování terénu a zřízení průběžných drážních příkopů. Vytěžená zemina bude odvezena a uložena na skládku, případně použita zpět na provedené terénní úpravy. Veškerý vyzískaný (stávající) žb. Panel, závorového systému a výstražná světla budou protokolárně předány investorovi, případně bude materiál ekologicky zlikvidován.

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

Vyzískaný materiál zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci a další využití nebo zhodnocení. Svrškový materiál bude protokolárně předán Správě železnic státní organizaci, OŘ Hradec Králové – správě tratí Pardubice a bude dle dispozic investora kategorizován.

- U vyzískaného materiálu bude provedena kategorizace v souladu s předpisem SŽDC „S3 díl XV Železniční svršek – Vyzískaný materiál železničního svršku“.
- Nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ z 20. 5. 2009.
- Použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a)
- Zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám, jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby).
- Dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici, je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

- zákon č. 185/2001 Sb, Zákon o odpadech

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

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

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

Orientační množství odpadu vznikajících během stavby:

Kat. č.	Kateg.	Zařazení odpadu	Celkem	Jedn.
16 02 13	N	Trafa s olejem nebo s jinými škodlivinami	0	ks
16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - Al, Cu a vz. kovy)	0,1	t
16 02 14	O	Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché)	0	ks
16 06 01	N	Olověné akumulátory	0	ks
17 01 01	O	Beton z přejezdové konstrukce	0,2	t
17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	0	t
17 02 04	N	Železniční pražce dřevěné	0	t
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	1,8	t
17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	0,01	t
17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	0,01	t
17 05 04	O	Čistá výkopová zemina-odkop (I. až IV. třída těžitelnosti)	89	t
17 05 04	O	Kamenná suť	10	t
17 05 04	O	Zeminy a horniny V. až VII. třídy těžitelnosti	0	t
17 05 08	O	Štěrka z kolejiště (odpad po recyklaci)	0	t
17 06 04	O	Zbytky izolačních materiálů	0	t
17 09 04	O	Laminát z demolic reléových domků	0	t
17 01 02	O	Stavební a demoliční suť (cihly, tašky, keramika)	0	t
20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	0,1	t

Tabulka – Orientační množství odpadů

Předpokládané využití skládek v okolí stavby:

Skládka	Povolené odpady	Vzdálenost
Skládka Čáslav	Štěrka, zemina, ostatní odpad, asfaltový beton, beton	24 km

Tabulka – Skládky v okolí stavby

8 POPIS POSTUPU STAVBY

8.1 Předpokládané termíny výstavby

Předpokládané zahájení stavby: 04/2021

Předpokládané dokončení stavby: 06/2021

Celková doba výstavby:	22 týdnů
Předpokládané výluky:	2x8hodin – (přesný datum výluk zatím není znám)
Pomalá jízda:	2x8 hodin (přesný datum omezení zatím není znám)
Silniční uzavírka:	0 dní

8.2 Předpokládaný postup prací a použité stroje

V první řadě budou provedeny přípravné práce. Bude provedeno zadání všech konstrukcí a dílů do výroby, bude řešeno případné zvláštní užívání komunikace pod. Následně se předpokládá provádění zemních prací. Dále budou započaty práce na konstrukci mostu, následně bude realizována komunikace. Po dokončení prací na komunikaci a mostu bude provedeno odstranění stávající přejezdové konstrukce přejezdu, odtěžení kce stávající komunikace v blízkosti přejezdu a osazení zábran z betonových silničních svodidel. Následně bude provedena demontáž výstražníků se závorovými břevny. V poslední řadě bude provedeno uvedení všech pozemků do původního stavu a dokončovací práce (ohumusování a osetí svahů, demontáž zařízení staveniště apod.).

Odtěžení a odvezení vytěženého materiálu bude provedeno pomocí nákladních automobilů a bagrů. Materiál nevyužitelný pro stavbu bude odvezen ke skládkování dle příslušných zákonů. Na úplný závěr budou následovat dokončovací práce (ohumusování a osetí svahů, demontáž zařízení staveniště apod.).

8.3 Stavební postupy a popis pracovní činnosti

a) Stavební postup č. 1 – Přípravné práce

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: bez náhradní autobusové dopravy

Provizorní dopravní značení: bez požadavku na provizorní dopravní značení

Prováděné práce:

- Objednání stavebního materiálu
- Umístění zařízení staveniště, doprava materiálu a skládka materiálu
- Vytyčení inženýrských sítí
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací provedení dočasné komunikace

b) Stavební postup č. 2 – SO 03:

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: bez náhradní autobusové dopravy

Provizorní dopravní značení: bez požadavku na provizorní dopravní značení

Prováděné práce:

- Provádění výkopových prací
- Průběžné a postupné provádění betonáží

c) Stavební postup č. 3 – SO 01:

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: bez náhradní autobusové dopravy

Provizorní dopravní značení: bez požadavku na provizorní dopravní značení

Prováděné práce:

- Výkopové práce
- Podkladní vrstvy komunikace

- Vrchní vrstva komunikace
- Dokončovací práce
- Terénní úpravy + osetí travním semenem

d) Stavební postup č. 4 – SO 02:

Požadavky na výluky: 2x8hodin výluk + 2x8hodin pomalá jízda (přesný datum výluk zatím není znám)

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: bez náhradní autobusové dopravy

Provizorní dopravní značení: bez požadavku na provizorní dopravní značení

Prováděné práce:

- Odstranění betonové žb. Přejezdové konstrukce
- Odstranění zařízení (závory, kříže...)
- Reprofilace stávajícího příkopu
- Montáž betonových svodidel
- Provedení dokončovacích prací
- Odvezení zařízení staveniště

9 POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu, je nezbytné bezprostředně po dokončení odstranění přejezdové konstrukce uvést kolej do provozu.

Některé z těchto objektů budou navíc podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určenými technickými zařízeními“, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu bude posuzovat drážní správní úřad, kterým v tomto případě bude Drážní úřad. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schválí drážní úřad vydáním průkazu způsobilosti. Podkladem pro schválení je technická prohlídka a zkouška, kterou zajistí výrobce určeného technického zařízení na svůj náklad u právnické osoby, kterou určí Ministerstvo dopravy, nebo na základě prohlášení výrobce o shodě výrobku s technickými předpisy.

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., již se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů. V této stavbě se jedná podle §1, vyhlášky č.100/95 Sb. o následující určená technická zařízení:

- § zařízení elektrická (odstavec 3)
- a) elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah
- k) zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek správy železnic státní organizace, ČD, ihned po jejich dokončení SO a PS (případně již po jejich jednotlivých částech, v závislosti na postupu výlukové činnosti) uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby. Stejným způsobem je nezbytné postupně předávat do užívání (předběžného provozu) dokončené stavební objekty či jejich části rovněž ještě před dokončením těchto objektů i celé stavby, aby byla zajištěna průjezdnost trati.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby.

Náhradní komunikace bude uvedena do provozu jako první. Poté bude provedeno odstranění přejezdu P 4049. Je navrženo provést stavbu bez výluk provozu na železniční trati. **Vybudování náhradní komunikace je podmínkou zrušení přejezdu P4910**

10 POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Je navržena kolejová a trakční výluka v délce 2x8 hodin. Drážní doprava bude tedy při odstraňování přejezdu svedena na jednu kolej. Dále je navržena pomalá jízda u pracovního místa v délce 2x8 hodin.

11 POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN

Protože se stavba nachází v záplavovém území a aktivní zóně záplavového území Q100 zhotovitel před zahájením stavebních prací zpracuje povodňový a havarijný plán, který musí být odsouhlasen příslušným povodím.

12 POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ

Ve stavbě nejsou zařízení stavenišť vyžadující ohlášení.

13 ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ TŘETÍCH OSOB

Výkopy budou řádně označeny a zajištěny proti pádu osob. Jiné úpravy z hlediska bezpečnosti provedeny nebudou. Dále je nutné zajistit hlídky, které budou v dostatečné vzdálenosti provádět včasnou informovanost pracovníků pohybujících se v kolejišti.

14 ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Rozsah stavby nevyžaduje zvláštní řešení technické infrastruktury. Stavba se nenachází na poddolovaném území.

15 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDENÍ STAVBY Z HLEDISKA BOZP

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi je součástí samostatné zprávy části dokumentace „B.1 – Plán BOZP“.

16 KOORDINACE S DALŠÍMI STAVBAMI

Projektantovy v době přípravy PD nejsou známy další investice na trati č. 010 dle knižního jízdního řádu (č. 540 00 Česká Třebová - Kolín dle prohlášení o dráze).

Součástí této zprávy je:

Příloha technické zprávy č.1 – Harmonogram prací

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

V Havlíčkově Brodě, červen 2020

zpracoval: Michal Krupička