

SO 01.1 Železniční svršek přejezd km 68,677
 SO 02.1 Železniční spodek přejezd km 68,677
 SO 01.2 Železniční svršek přejezd km 70,735
 SO 02.2 Železniční spodek přejezd km 70,735
 SO 02.3 Železniční spodek přejezd km 78,486
 SO 03.1 Elektrická přípojka PZS km 68,677
 SO 03.2 Elektrická přípojka PZS km 70,393
 SO 03.3 Elektrická přípojka PZS km 70,735
 SO 03.4 Elektrická přípojka PZS km 78,486
 PS 01.1 PZS v km 68,677
 PS 01.2 PZS v km 70,393
 PS 01.3 PZS v km 70,735
 PS 01.4 PZS v km 78,486

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

ZODP.PROJEKTANT		VYPRACOVAL		GENERÁLNÍ PROJEKTANT	
ING.BLÁHA		ING.BLÁHA		 Havlíčkův Brod s.r.o. Průmyslová 941 580 01 Havlíčkův Brod PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB tel.: 724 155 348 e-mail: jméno@dmchb.cz	
KRESLIL		HIP			
ING.BLÁHA		R.KVEREK DiS			
OBEC: BATELOV, KOSTELEČ		KRAJ: VYSOČINA			
INVESTOR : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1					
ZADAVATEL : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD NERUDOVA 1, 772 58 OLOMOUC					
NÁZEV AKCE: "Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. - Jihlava" POV – TECHNICKÁ ZPRÁVA				DATUM	4/2016
				STUPEŇ PD	PROJEKT
				Č. ZAKÁZKY	15024
				MĚŘÍTKO	
				ČÁST DOKUM.	Č. VÝKRESU
				F	1

F.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA POV

ke stavebním objektům akce :

„Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. - Jihlava“

Číslo ISPROFIN : 5003540006

Rozdělení na stavební objekty a provozní soubory

Stavba je členěna na stavební objekty a provozní soubory :

SO 01.1 Železniční svršek přejezd km 68,677
SO 02.1 Železniční spodek přejezd km 68,677
SO 01.2 Železniční svršek přejezd km 70,735
SO 02.2 Železniční spodek přejezd km 70,735
SO 02.3 Železniční spodek přejezd km 78,486

SO 03.1 Elektrická přípojka PZS km 68,677
SO 03.2 Elektrická přípojka PZS km 70,393
SO 03.3 Elektrická přípojka PZS km 70,735
SO 03.4 Elektrická přípojka PZS km 78,486

PS 01.1 PZS v km 68,677
PS 01.2 PZS v km 70,393
PS 01.3 PZS v km 70,735
PS 01.4 PZS v km 78,486

1.1 Charakteristika staveniště, jeho uspořádání, včetně ploch zařízení staveniště

Stavba se nachází na jednokolejné elektrifikované celostátní trati, s řízením drážní dopravy podle předpisu SŽDC D2. Staničení začátku a konce úprav žel.svršku (směr.úpravy, rekonstrukce) 68,640-68,117 a 70,675 – 70,785. Rozsah úseku zřizovaných kabelových tras (PS 01.1-01.4 a SO 03.1-03.4) 101) je 68,683-69,310, dále km 69,676-70,747 a km 78,100–78,505.

Hlavním záměrem tohoto projektu z hlediska činnosti na žel.svršku a spodku je rekonstrukce přejezdů km 68,677 a km 70,735. Dále je obsahem zřízení kabelových tras elektro a zabezpečovacího zařízení pro všechny jmenované přejezdy (4 ks).

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

Území, na němž je stavba umístěna je ochranným pásmem dráhy, stavba sama se rozkládá na pozemcích SŽDC a třetích osob (KSUSV - Kraj Vysočina, ČD s.o. – RSM Brno).

Vzhledem k charakteru stavby, kterou je rekonstrukce, se v prostoru staveniště nachází inženýrské sítě a další prvky a zařízení SŽDC. Převážná část inženýrských sítí je sítěmi SŽDC, konkrétně se jedná o sítě SSZT, ČD Telematika, SEE a objekty a zařízení ST a SMT.

Navrhovaná stavba v traťovém úseku se nachází v nadmořské výšce cca 520-560 m n.m..

Protože se stavba nachází na drážním pozemku, nedojde realizací stavby k trvalému záboru zemědělského půdního fondu. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky. Stavba se nenachází v ochranném pásmu do 50-ti metrů od lesa. Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

Plochy zařízení staveniště jsou patrné z výkresu situace F.2 a jsou umístěny na níže uvedených pozemcích k.ú. Batelov. V případě potřeby nad rámec navržené plochy zařízení staveniště si zhotovitel zajistí samostatně (včetně souhlasů apod.) s majitelem konkrétního pozemku.

MAJITEL POZEMKU	ČÍSLO / DRUH POZEMKU	UŽITÁ VÝMĚRA (m ²)
SŽDC, statní organizace, Dlážďená 1003/7, Praha	2371/1 / ostatní plocha	800

1.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

Předpokládá využití drážních pozemků pro zázemí stavby a to především v prostoru žst. Batelov (pozemek č. **2371/1** - České dráhy, a.s., v k.ú. Batelov (celk.výměra pozemku 17602m²).

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

Částečně budou použity i pozemky dráhy v prostoru jednotlivých přejezdů a to pro dočasné uložení materiálu před zabudováním do žel.spodku (např.betonové prefabrikáty).

Použití jiných pozemků nad rámec proj.dokumentace je možné, na tyto si však zhotovitel musí zajistit příslušné povolení, smlouvy apod.

Dále zde po dohodě zhotovitele stavby s ŽST Jihlava (Batelov), ČD Cargo bude možno využívat i stávající manipulační koleje pro nakládku a vykládku materiálu nebo pro odstavování mechanismů. Přesné místo deponií a skladů budou zhotovitelem stavby prokonzultována a odsouhlasena se zástupci právě těchto ŽST a SŽDC-OŘ Brno.

Nesmí dojít k poškození stávajících ploch. Předpokládá se zde pojezd těžké techniky, jelikož v tomto pozemku vedou vedení SEE a SSZT. Nesmí dojít k jejich poškození. Předem tyto sítě budou vytyčeny a ochráněny před poškozením. V této situaci jsou informativně zakresleny inženýrské sítě, jejichž poloha byla převzata z podkladů jednotlivých správců. Kopie zákresů správců jsou obsahem dokladové části.

Před zahájením stavby i v jejím průběhu musí být postupováno ve smyslu ustanovení oddílu B a C kapitoly II. části čtvrté předpisu SŽDC S 3/1 a části třetí předpisu SŽDC S 3. musí být postupováno dle ustanovení nových předpisů SŽDC S3, S3/2 a 1.změny S 3/1.

Přístup na staveniště bude umožněn především po kolejích nebo z veřejně přístupné komunikace (III/0395). Dále je možné, aby si zhotovitel nad rámec dokumentace zajistil přístup (vč. povolení majitelů dotčených pozemků) i po stávajících přístupových polních cestách především k přejezdu km 68,677, km 70,393 a km 70,735. V případě použití těchto cest jako přístupových komunikací budou tyto náklady zhotoviteli rozpuštěny do jednotlivých položek rozpočtu (soupisu prací). Projektant doporučuje zhotoviteli, aby si pořídil fotodokumentaci přístupových komunikací před započatím stavby.

Přívod el. energie a vody na stavbu bude určen před realizací stavby. Lze využít mobilních zdrojů zhotovitele stavby či dalších zdrojů v žst. Batelov (na základě dohody zhotovitele stavby s ČD a.s. a SŽDC OŘ Brno).

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.

Poznámka: Prostory zařízení staveniště jsou vyznačeny v situaci F.2-POV.

1.3 Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní síť

Stavba se částečně nachází v intravilánu a extravilánu městyse Batelov a v extravilánu obcí Dolní Cerekev, Cejle a Kostecký Dvůr. V prostoru stavby je dosažitelná potřebná infrastruktura s dostupnými zdroji energie a vody.

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

V prostoru staveniště se víceméně nenachází stávající kanalizace, s jejím využitím nelze uvažovat pro potřeby zaměstnanců dodavatele stavby. Předpokládá se, že bude využito zařízení mobilního charakteru s pravidelným odvozem splašků do okolních čistíren odpadních vod.

Podrobnosti zásobování staveniště energiemi je záležitostí dodavatele stavby.

1.4 Dopravní trasy - Případné zřízení nových sjezdů z komunikací a návrhy dopravních opatření musí být projednány s příslušnými orgány (Policie ČR, ŘSD, atd.)

Vzhledem k charakteru stavby bude zajištěn přístup i příjezd na staveniště po silnicích I., II. a III. třídy a případně po místních komunikacích (městys Batelov).

U výjezdů ze staveniště, budou zpevněné plochy výjezdu využity jako plocha pro mechanické očištění vozidel vyjíždějících ze stavby. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropící vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací.

Návrh dopravních tras

Presné trasy pro dopravu vytěžené zeminy na skládky, vybourané suti a ostatních materiálů a hmot k místům skládek a zdrojům materiálů lze navrhnout a projednat až po stanovení lokality skládek a míst zdrojů, tj. po výběru zhotovitele prací. Do projektu stavby je uvažováno s objízdnou trasou pouze vzhledem k uzavření žel.přejezdu km 78,486 na silnici III/0395. Objízdná trasa bude vedena po silnici II/406 a II/602 a následně přes obec Dvorce (III/01944) do obce Cejle. Podrobněji je řešeno v rámci schématu objízdných tras (viz příloha č.2 této zprávy).

Při samotné realizaci prací na přejezdech km 68,677, km 70,393 a km 70,735 nebude provedena uzavírka dotčených komunikací - polních cest, a to z důvodu minimální dopravní zátěže a jejich minimálního významu. Současně i s ohledem na skutečnost, že prováděné práce a uzavírka těchto přejezdů bude maximálně po dobu 5 dní a přejezdy především slouží pro přístup na zemědělsky obdělávané pozemky.

Objízdné trasy budou zřízeny (označeny přenos.značkami) dle odsouhlaseného řešení s pracovníkem DI PČR. Budou dodrženy zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích uvedené v TP 133, 65, 66 a 169.

Nákladní automobily dodavatele musí respektovat stav použitých veřejných komunikací (tonáž, rychlost atd.).

1.5 Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dochází ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Zde je nutno upozornit hlavně na křížení inženýrských sítí ve správě SŽDC, OŘ Brno – SEE, SSZT, SBBH, SMT, dále ČD Telematika, O2 Telefonica ČR, Fowa batelov apod. (viz dokladová část), a to hlavně z důvodu provádění zemních výkopových prací. Při provádění výkopových prací zejména při provádění odvodnění je zde nutné dbát zvláštní opatrnosti. Před započítím prací je nutné veškeré sítě vytyčit a zejména u příčných přechodů provést kopané sondy. V případě, že zde dojde k zjištění nedostatečné hloubky nebo dojde k jiné kolizi, je nutno řešit jejich přeložení na základě domluvy zhotovitele stavby s jejich správcem.

Stavba (a její pozemky) se nenachází v žádné chráněné krajinné oblasti. Stavbou nedojde k dotčení evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (Natura 2000), skladebného prvku ÚSES ani jiného typu území nebo pásma s legislativní ochranou, záměr nebude posuzován dle zákona 100/2001 Sb. (EIA).

Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů, zaústění rekonstruovaných drenáží a potrubí je provedeno do stávajících příkop. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky ani pozemky zemědělského půdního fondu.

Zhotovitel si nejpozději při předání staveniště zajistí vytyčení přítomných kabelových tras, inženýrských sítí a zařízení u příslušných správců.

Vyjádření správců sítí (ve správě SŽDC, ČD i mimodrážních) je nutno respektovat a je obsahem dokladové části této projektové dokumentace.

V rámci stavby **nejsou navržena žádná nová ochranná pásma.**

Předmětná stavba bude prováděna v rámci drážních pozemků. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky.

Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

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, 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

Chráněné části území a kulturní památky

V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky. Z hlediska ochrany přírody a krajiny se stavba nenachází v žádné chráněné oblasti (viz výše).

Požadavky na urbanistické a architektonické řešení

Architektonické řešení je dáno charakterem stavby dráhy. Novostavba a rekonstrukce bude provedena v souladu s předpisy železniční svršek (S3) a železniční spodek (S4), ČSN 73 6360, ČSN 73 6380, ČSN 73 6320, ČSN 73 6110, vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. a dalších příslušných ustanovení a norem SŽDC, ČD, TNŽ, ČSN. Objekty charakteru pozemních staveb tato stavba neobsahuje.

Obvod staveniště.

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

Staveniště bude ve městě ohraničeno převážně oploceními soukromých pozemků a sousedními stavbami, v prolukách a ve volně přístupných úsecích bude zajištěno zabránění vstupu nepovolaných osob (např. zábradlí, staveništní oplocení).

Stavba bude realizována převážně na ostatních plochách vedených jako manipulační plocha. Zbývající části zájmového území jsou vedeny jako ostatní plochy různého určení. Kromě drážních pozemků ve vlastnictví investora, zasahuje stavba i na pozemky třetích osob. Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území prakticky nezmění, případné změny využití se budou dotýkat jen malé části dotčených pozemků.

1.6 Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

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

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,...) v blízkosti provozovaných kolejí. Při dimenzování pažení je nutno brát v úvahu nejen zemní tlak, ale i přitížení dopravou jak silniční, tak i železniční. Je nutno dbát mimořádné opatrnosti při hutnění jednotlivých vrstev násypu, zejména dodržení bezpečné vzdálenosti okraje válce od okraje svahu s ohledem na tloušťku hutněné vrstvy (nebezpečí nekontrolovaného ujetí válce ze svahu).

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě **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 vyloučení, ale i při zachovaném drážním provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, jejich vybavení ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi

pracovišti a pověřeným drážním pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti. Toto je třeba zajistit jak organizačně, tak i technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništem apod.). Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup: Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti.

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

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

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

Stavba nebude realizována v ochranném pásmu lesa. Pokud by však obecně k této situaci došlo, je nutné v ochranném pásmu lesa dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Zvýšenou bezpečnost je třeba věnovat při pracích z otevřeným ohněm (řezání kolejnic, svařování kolejnic).

Stavba bude realizována na elektrifikované trati při nepřetržitých výlukách. Je zde nutné dodržovat především výše uvedený předpis Bp1, v prostoru pozemků ČD pak i ustanovení Op 16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci včetně navazujících předpisů a bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti ve smyslu ČSN 34 3109 a 341500.

1.7 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 na drážních pozemcích, nedojde ke zhoršení životního prostředí v zájmovém prostoru.

Posouzení vlivu na životní prostředí :

Jedná o rekonstrukci přejezdů a přípojných polí, provedení nových kabelových tras (za.ž. a elektro), která bude z větší části realizována v obvodu dráhy na pozemcích SŽDC, ČD. Nedochází k navýšení počtu kolejí. Stavba nespadá do kompetence zákona č.100/2001 Sb. (v platném znění).

- Ochrana vody a ovzduší

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. Stavbou nedojde ke zhoršení stavu ovzduší a při rekonstrukci budou voleny technologie provádění, které vedou ke snižování emisí.

- 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.

- Hluk a vibrace

Při rekonstrukcích kolejiště v rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Na základě Vyhlášky č.76/91Sb., §1, odst.2, neobsahuje stavba pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1 000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

- Odpady

Proveden geotechnický průzkum, laboratorní rozbor směsného vzorku nebyl prováděn (ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu na skládkách). Viz část B.10 – Podrobný geotechn.průzkum.

Jako s možnou skládku je předpokládáno takové zařízení, které splňuje předepsané požadavky – v dokumentaci je uvažováno se skládkou Jihlava-Henčov (vzdálenost 25 km), Dačice-Borek (cca 35 km).

Zásady odpadového hospodářství.

Rozsah prací předpokládá odtěžení stávajícího štěrk.lože a vrstev podkladových (zeminy) v úsecích sanace rekonstruovaných kolejí a železn.přejezdů. Vytěžená zemina (odkop ze žel.spodku-sanací, případně přebytečná zemina z výkopů kabelových tras) bude odvezena a uložena na skládku. Veškerý vyzískaný (stávající) štěrk z rekonstruovaných úseků štěrk.lože bude taktéž uložen ke skládkování.

Štěrkodrt' do navržených sanačních vrstev - bude použit nový materiál. Štěrkové lože do rekonstruovaných úseků – nový materiál.

Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí.

Odpady vznikající během výstavby a provozu dokončené stavby :

Tabulka – orientační propočet množství odpadů :

	NÁZEV ODPADU	KATEGORIE	KATALOG.ČÍSLO	MNOŽSTVÍ (TUNY)	ZPŮSOB LIKVIDACE
1	Výkopová zemina – odkop (podloží pod štěrk.ložem, výkopy)	O	17 05 04	600	S-ostatní odpad SKLÁDKA do 25km (Jihlava-Henčov)
2	Železo a ocel	O	17 04 05	50	-využitelné jako náhr.díly investora - ostatní sběrné suroviny (Kovošrot)
3	Směsný komunální odpad	O	20 03 01	2	SKLÁDKA do 25km (Jihlava-Henčov)
4	Železniční pražce dřevěné-obsahující nebezp.látky	N	17 02 04	7	- o likvidace zhotovitel v souladu se zák.o odpadech (100km)
5	Železniční pražce betonové	O	17 01 01	15	S-ostatní odpad SKLÁDKA do 25km (Jihlava-Henčov)

6	Štěrk	O	17 05 08	530	S-ostatní odpad SKLÁDKA do 25km (Jihlava-Henčov)
7	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	17 03 02	1	S-ostatní odpad SKLÁDKA do 25km (Jihlava-Henčov)
8	PE podložky	O	07 02 99	0,1	S-ostatní odpad SKLÁDKA do 100km
9	Pryžové podložky	N	07 02 99	0,1	S-ostatní odpad SKLÁDKA do 100km

Zásady odpadového hospodářství.

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č.314/2006 Sb. a prováděcí vyhláškou č.383/2001Sb., 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.

Materiál v likvidaci.

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

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

- zákon č. 314/2006 Sb. platnost od 1.7.2006 (nahrazuje 185/2001 Sb.)
- 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.

Použité dřevěné pražce

- 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

1.8 Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

Předpoklad realizace stavby 9/2016.

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

žst. Horní Cerekev – žst. Batelov

žst. Batelov - žst. Kostelec u Jihlavy

žst. Kostelec u Jihlavy – žst. Rantířov

Poznámka : nepřetržitá výluka v úseku žst. Kostelec u Jihlavy – žst. Rantířov se předpokládá z důvodu realizace prací v rámci akce „**Náhrada KO v žst Batelov a Kostelec u Jihlavy počítači náprav**“.

Předpokládáné výluky: 5x dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka

Práce bez výluk:

14 dní – přípravné práce bez výluk (před výlukou)

14 dní – dokončovací práce bez výluk (po výluce)

Celková doba výstavby 30-35 dní.

Podobně je řešeno v harmonogramu prací viz příloha č.1 této zprávy.

Postup pracovních činností, potřebné výluky železničního provozu :

Práce před výlukou (bez omezení provozu):

- Zařízení staveniště, doprava materiálu, skladka materiálu
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy, pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh.
- Přípravné práce pro rekonstrukci přejezdů (žel.svršek a spodek přejezdů, zřízení objízdné trasy pro přejezd km 78,486 apod.)

Práce v nepřetržité výluce (5N):

- Provádění prací popsaných v „harmonogramu“ a týkajících se především prací na železničním spodku a žel.svršku
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy, pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh.
- Aktivace nového zabezpečovacího zařízení

Práce po ukončení výluk (bez omezení provozu):

- Dokončovací práce
- Terénní úpravy v prostoru stavby
- Vykližení zařízení staveniště

Termín zahájení stavby : 8(9)/2016
Termín dokončení stavby : 9/2016
Doba realizace : 30 - 35 dnů (včetně příprav)

1.9 Postupné uvádění do provozu

Podle nového zákona o drahách č. 266/94 Sb. s účinností od 01. 01. 1995, § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty charakteru pouze “ stavby dráhy “. U těchto objektů musí být způsobilost “ stavby dráhy “ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č.177/95 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Jedná se především o postupné předávání případných přeložek dotčených inženýrských sítí ihned po jejich dokončení. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu je nezbytné bezprostředně po dokončení objektů železničního spodku a svršku uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad.

V případě předmětné stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (železniční spodek a svršek koleje, elektrorozvody a úpravy zabezpečovací zařízení) uvažovat jak s technicko bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

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

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., jíž 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 SŽDC, 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.

Všeobecně - 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.

1.10 Požadavky na výluky veřejné dopravy

Předpokládaná uzavírka přejezdu km 78,486 (silnice III/0395, v úseku Kostelec-Cejle). Uzavírka tohoto přejezdu by se měla pohybovat v délce 5dní.

V rámci provádění prací na samotné železniční trati dojde k nepřetržitým výlukám provozu, cestující budou přepraveni náhradní autobusovou dopravou, která bude zajištěna ze strany dopravce.

1.11 Pro stavby umístěné v zátopovém území se upřesní povodňový a havarijní plán

Stavba se přímo nenachází v zátopovém území. V rámci část F je zpracován havarijní plán (část F.3) a povodňový plán (F.4).

Příloha č.1 – Harmonogram prací

Příloha č.2 – Schema objízdných tras (při uzavírce přejezdu km 78,486)

V Havlíčkově Brodě : duben 2016

Vypracoval : Ing. Bláha Pavel

Příloha č. 1 :**Harmonogram stavby**

Akce : „Rekonstrukce přejezdů v km 68,677 „A“ (P6210), km 70,393 „D“ (P6213), km 70,735 „E“ (P6214) a km 78,486 (P6225) na trati Veselí n. L. – Jihlava“

Objednavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Projektant: DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.

Zhotovitel:

Přejezd km 68,677 (P6210)	1. den NV	2. den NV	3. den NV	4. den NV	5. den NV
SO 01.1 , SO 02.1					
Přípravné práce					
Silniční uzavírka					
Nepřetržitá kolejová výluka					
Demontáž přejezdové konstrukce					
Demontáž žel.svršku					
Odtěžení žel.svršku					
Zřízení pláně žel.svršku					
Montáž žel.svršku					
Železniční spodek					
Odvodnění, trativody					
ASP+úprava štěrku					
Zřízení BK					
Montáž přejezdové konstrukce					
Konstrukce vozovky					
Dokončovací práce					

Přejezd km 70,735 (P6214)	1. den NV	2. den NV	3. den NV	4. den NV	5. den NV
SO 01.2, SO 02.2					
Přípravné práce					
Silniční uzavírka					
Nepřetržitá kolejová výluka					
Demontáž přejezdové konstrukce					
Demontáž žel.svršku					
Odtěžení žel.svršku					
Zřízení pláně žel.svršku					
Montáž žel.svršku					
Železniční spodek					
Odvodnění, trativody					
ASP+úprava štěrku					
Zřízení BK					
Montáž přejezdové konstrukce					
Konstrukce vozovky					
Dokončovací práce					

Poznámka : stavební práce na železničním spodku přejezdu km 78,486 (SO 02.3) se skládají z odstranění stávající prahové vpusti, zřízením nových konstrukčních vrstev vozovky, zřízením nové prahové vpusti a nových přilehlých vrstev vozovky (pokládka chráničky do tělesa vozovky). Pro uzavření silnice III/0395 budou vyznačeny objízdné trasy pomocí přenosného dopravního značení (odsouhlaseno s DI PČR).

Práce na SO 03.1-03.4 a na PS 01.1-01.4 obsahující provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy budou prováděny průběžně a postupně v rámci celé stavby (v době výluk i mimo období výluk). Časový postup bude zpracován konkrétním zhotovitelem.

Nepřetržitá kolejová výluka 5N

Silniční uzavírka v souběhu s výlukou koleje + 1den

Stavba bude prováděna v nepřetržitých výlukách (napěťová a kolejová) železniční dopravy v mezistaničních úsecích :

•žst. Horní Cerekev – žst. Batelov

•žst. Batelov - žst. Kostelec u Jihlavy

•žst. Kostelec u Jihlavy – žst. Rantířov

Práce bez výluk:

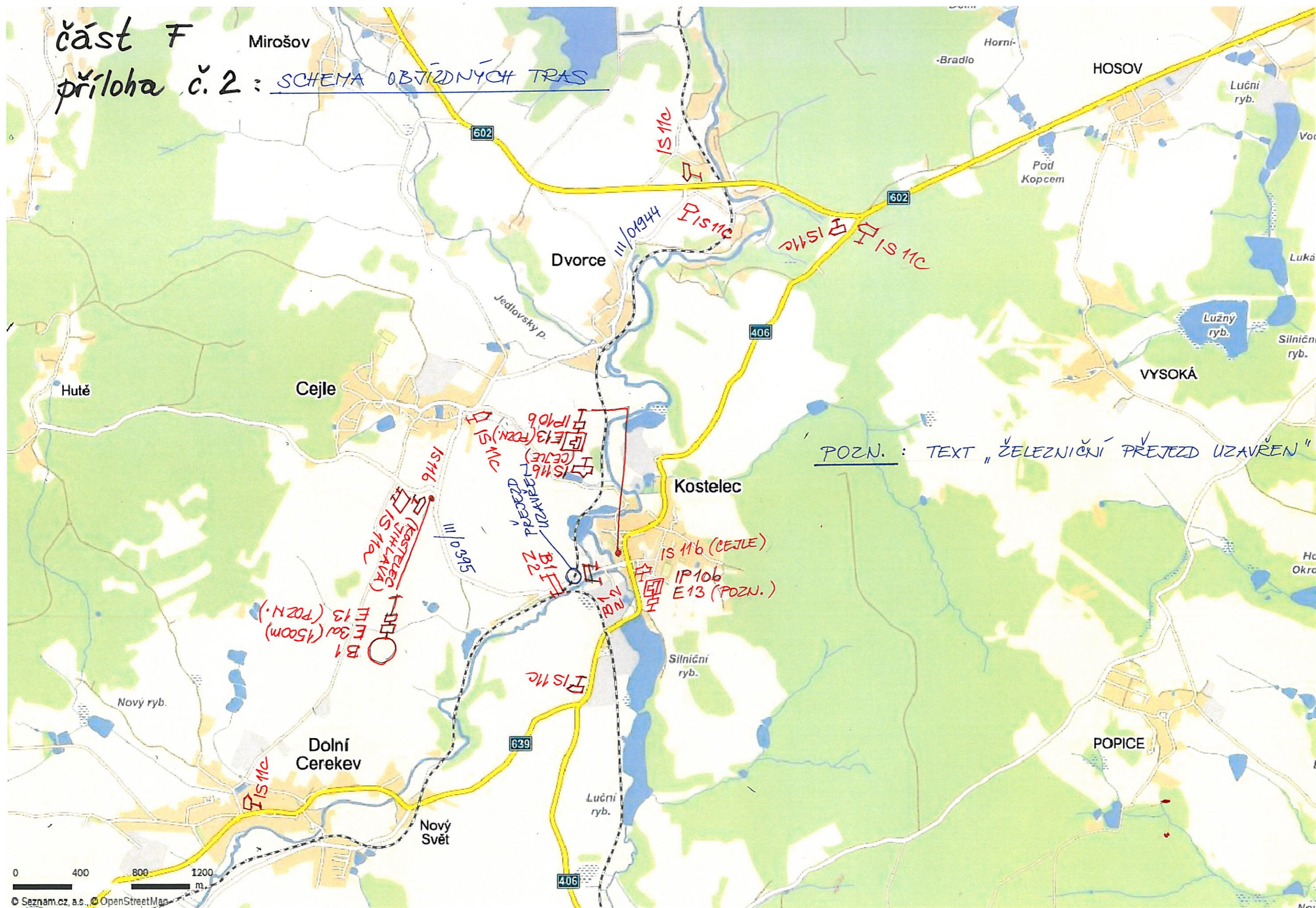
14 dní – přípravné práce bez výluk (před výlukou)

14 dní – dokončovací práce bez výluk (po výluce)

část F
příloha č. 2

Mirošov

: SCHEMA OBJÍZDNÝCH TRAS



POZN.: TEXT „ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD UZAVŘEN“