

SO 01 – PZS v km 36,096 Železniční svršek
SO 02 – PZS v km 36,096 Železniční spodek
SO 03 – PZS v km 36,096 Železniční přejezd
SO 04 – PZS v km 36,096 Napájení NN
SO 05 – PZS v km 36,096 Pozemní komunikace
PS 01 – PZS v km 36,096

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  Havlíčkův Brod s.r.o. Průmyslová 941 580 01 Havlíčkův Brod PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB tel.: 724 155 348 e-mail: přijmení@dmchb.cz	
Ing. Pavel BLÁHA		Bc. Josef CULKA			
KONTROLOVAL		HIP			
Radek KVEREK, DiS.		Bc. Josef CULKA			
OBEC:	Studenec	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 OLOMOUČ					
NÁZEV AKCE: Rekonstrukce PZZ v km 36,096 (P3849) trati Brno - Jihlava včetně rekonstrukce přejezdové konstrukce				DATUM 07/2018	
				STUPEŇ PD DSP	
				Č. ZAKÁZKY 18007	
				MĚŘITKO —	
				ČÁST. DOKUM. Č. VÝKRESU	
ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY				F	

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
2	CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ	5
3	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ.....	6
4	ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ	7
5	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH A PROVÁDĚNÍ VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ	8
6	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	9
7	POPIS POSTUPU STAVBY	11
8	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU	12
9	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY	13

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

Číslo ISPROFIN: 5003530005

Název stavby: Rekonstrukce PZZ v km 36,096 (P3849) trati Brno – Jihlava včetně rekonstrukce přejezdové konstrukce

Místo stavby: Trať č. 240 dle jízdního řádu, trať č. 642 dle prohlášení o dráze
Mezistaniční úsek Studenec – Vladislav, TÚDÚ 124147

Místo: Obec Studenec

Kategorie dráhy: Celostátní trať č. 240

Kraj: Vysočina

Okres: Třebíč

Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem: Náměšť nad Oslavou

Správní obvod obce s rozšířenou působností: Náměšť nad Oslavou

Stavební úřad: Náměšť nad Oslavou

POZEMKY STAVEBNÍHO OBJEKTU:

Číslo pozemku	Katastrální území	Vlastník pozemku
215/1	Studenec u Třebíče; 758299	SŽDC, s.o.
215/4	Studenec u Třebíče; 758299	ČD, a.s.
st. 332	Studenec u Třebíče; 758299	SŽDC, s.o.
st. 103	Studenec u Třebíče; 758299	SŽDC, s.o.

POZEMKY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ:

Číslo pozemku	Katastrální území	Vlastník pozemku
215/1	Studenec u Třebíče; 758299	SŽDC, s.o.
215/4	Studenec u Třebíče; 758299	ČD, a.s.

ROZDĚLENÍ STAVBY NA STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY:

SO 01	PZS v km 36,096 Železniční svršek
SO 02	PZS v km 36,096 Železniční spodek
SO 03	PZS v km 36,096 Železniční přejezd
SO 04	PZS v km 36,096 Napájení NN
SO 05	PZS v km 36,096 Pozemní komunikace
PS 01	PZS v km 36,096

Předmět dokumentace: Změna dokončené stavby

Stupeň dokumentace: Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Termín realizace stavby: 2019

Termín odevzdání PD: 2018

1.1 Údaje o stavebníkovi

Investor / Objednatel: SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace,
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00
IČ: 70994234, CZ 70994234

Zastoupená Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Stavební správou východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Nadřízený orgán: MINISTERSTVO DOPRAVY

Oblastní ředitelství: Brno

Hlavní inženýr stavby: Ing. Jakub Bureš

1.2 Údaje o zpracovateli dokumentace

Generální projektant: DMC Havlíčkův Brod, s. r. o.
Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod
IČ: 25284525 DIČ: CZ25284525

Odpovědný projektant: Ing. Pavel Bláha
Reg. č. ČKAIT: 0700916
Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Hlavní inženýr projektu: Bc. Josef Culka

Subdodavatelé: **Signal Projekt, s. r. o.**
Víděňská 55, 639 00 Brno
IČ: 25525441 DIČ: CZ25525441

Zpracovatel SO 04 Bc. Rudolf Morawitz, reg. Č. ČKAIT: 1006492
Autorizovaný technik pro technologická zařízení

Zpracovatel PS 01 Jaromír Kielor, reg. Č. ČKAIT: 1103686
Autorizovaný technik pro technologická zařízení

2 CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ

Stavba bude umístěna na pozemcích ve vlastnictví SŽDC a ČD (viz F.1.1) v k.ú. Studenec u Třebíče. Čísla pozemků jsou uvedena ve stejné kapitole. Zařízení staveniště bude umístěno v žst. Studenec na pozemku SŽDC č. 215/1 a ČD č. 215/4. Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk. Plochy staveniště jsou patrné z výkresu F.2. V případě potřeby, nad rámec navržené plochy, si zhotovitel zajistí samostatně (včetně souhlasů apod.) s majitelem konkrétního pozemku vlastní plochy zařízení staveniště.

Stavba se nachází v extravilánu, západně od žst. Studenec na železničním přejezdu P3849. V území se nachází stávající celostátní železniční trať č. 240 dle KJŘ, která bude dotčena stavbou v km 35,815 – 36,235. Stávající silnice III/3908 bude dotčena stavbou pouze v okolí přejezdu v nezbytné délce v rozsahu drážních pozemků.

Terén je zde rovinatý a poměrně dobře přístupný (po koleji i po komunikacích). Na staveniště se mechanizace a materiál bude dopravovat po drážním tělese a současně po přilehlých komunikacích. Navrhovaná stavba se nachází v nadmořské výšce 435 m. n. m.

Předmětem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P3849 v km 36,096 včetně rekonstrukce přejezdové konstrukce na železniční trati č. 240 dle KJŘ. Bude se jednat o stavbu dráhy ve smyslu § 5 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Součástí stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku v prostoru kolejového pole pod přejezdovou konstrukcí, úprava geometrické polohy koleje a reprofilace drážních příkopů. Na silnici III/3908, která křížuje trať v místě přejezdu, dojde ke zhotovení nové konstrukce vozovky v nezbytné šířce v okolí přejezdu, k vložení příčného odvodňovacího žlabu na pravé straně trati a k rekonstrukci silničního propustku na levé straně trati.

Součástí stavby je také nová přípojka elektrické energie a úprava zabezpečovacího zařízení včetně nových kabelových tras.

Z hlediska zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, se jedná o změnu dokončené stavby.

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

Území, na němž je stavba umístěna je ochranným pásmem dráhy, stavba sama se rozkládá na pozemcích SŽDC a ČD.

2.1 Využití stávajících nebo budovaných objektů

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

Dále po dohodě zhotovitele stavby s SŽDC a ČD bude možné 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 v žst. Studenec.

Nesmí dojít k poškození stávajících ploch. Na pozemcích stavby se předpokládá pojezd těžké techniky, a jelikož na těchto pozemcích vedou inženýrské sítě, nesmí dojít k jejich poškození. Předem musí být tyto sítě vytyčeny a ochráněny před poškozením. Inženýrské sítě jsou informativně zakresleny ve výkresu C.2 – Koordinační situace. Jejich

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 přístupných komunikací III/3908, III/3907 a místní komunikaci vedoucí k žst. Studenec. 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.

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.

2.2 Možnosti napojení na stávající infrastrukturu

Stavba se nachází v extravilánu obce Studenec. 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, případné zásobování elektrickou energií během stavby bude muset zhotovitel projednat se správcem sítě EON a.s. Další možnosti, nad rámec uvedený v PD, jsou možné v rámci požadavků a možností konkrétního zhotovitele.

V prostoru staveniště se nenachází stávající kanalizace, s jejím využitím by šlo 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.

3 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Na silnici III/3908 bude v místě stavby (železniční přejezd P3849) provedena úplná uzavírka. Objízdná trasa (předpoklad) bude vedena z obce Pozďatín po silnici III/39010 (do obce Smrk), dále po silnici III/39015 až na křižovatku se silnicí I/23 a po ní a následně po III/3907 až do žst. Studenec. Objízdná trasa bude mít délku 9 km. Objízdná trasa je podrobně řešena ve výkrese F.3 – Návrh objízdnych tras.

Objízdná trasa bude značena dočasným dopravním značením na základě odsouhlaseného řešení s pracovníkem příslušného DI PČR. Musí být dodrženy zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích uvedené v TP 65, 66, 133 a 169

Dopravně inženýrské rozhodnutí projedná dodavatel stavby v rámci své výrobní přípravy stavby s nezbytnou návazností na harmonogram prací. Předpokládaná uzavírka komunikací se bude pohybovat v délce celkem 10 dní.

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.).

4 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, CETIN (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.

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

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).

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. Stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa, kde je nutné dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Stavbou nedojde k trvalému ani dočasnému záboru ZPF nebo PUPFL.

Zvýšenou bezpečnost je třeba věnovat při pracích s otevřeným ohněm (řezání kolejnic, svařování kolejnic). 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
- 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

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 stávajícím oplocením a nebo jsou definovány v rámci výkresové části.

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 a ČD, nezasahuje stavba 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.

5 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 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 návěstní 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 bude realizována v ochranném pásmu lesa, kde je nutné dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Zvýšenou bezpečnost je třeba věnovat při pracích s otevřeným ohněm (řezání kolejnic, svařování kolejnic).

6 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.

a) Posouzení vlivu na životní prostředí

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

b) 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.

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.

d) Hluk a vibrace

Při rekonstrukcích kolejíště v rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Na základě Vyhlášky č.76/91 Sb., §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.

e) Odpady

Laboratorní rozbor směsného vzorku během geotechnického průzkumu nebyl prováděn (ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu na skládkách). Viz část B.4.3 – Geotechnický průzkum. Jako možná skládka je předpokládáno takové zařízení, které splňuje předepsané požadavky.

Tabulka předpokládaných skládek:

Skládka	Povolené odpady	Vzdálenost
Skládka Petřůvky	Ostatní odpad	22 km
Skládka AVE Třebíč	Nebezpečný odpad	15 km

6.2 Zásady odpadového hospodářství

Rozsah prací předpokládá odtěžení stávajícího štěrkového lože a vrstev podkladových (zeminy) v úseku sanace rekonstruované koleje a železného přejezdu. Vytěžená zemina (odkop ze železničního spodku, případně přebytečná zemina z výkopů kabelových tras) bude odvezena a uložena na skládku. Veškerý vyzískaný (stávající) štěrk z rekonstruovaného úseků štěrkového lože bude taktéž uložen ke skládkování.

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.

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.

- 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 (právnícké 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. 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 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.

Orientační množství odpadu vznikajících během stavby:

Kat. č.	Kateg.	Zařazení odpadu	Celkem	Jedn.
07 02 99	O	Pryžové podložky (žel. svršek)	0,008	t
16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - Al, Cu a vz. kovy)	1,05	t
16 06 02	N	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	1	ks
17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	12,71	t
17 01 01	O	Železniční pražce betonové	13	ks
17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	0,006	t
17 02 04	N	Železniční pražce dřevěné	21	ks
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	38,664	t
17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	11,114	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)	494,036	t
17 05 08	O	Štěrka z kolejiště (odpad po recyklaci)	74,52	t

Tabulka – Orientační množství odpadů

7 POPIS POSTUPU STAVBY

Předpokládané zahájení stavby: 02/2019 (přípravné práce)

Předpokládané dokončení stavby: 09/2019 (dokončovací práce)

V případě výluk se předpokládá, že ty proběhnou v období od 3.6.2019 do 9.6.2019.

Celková doba výstavby: 38 dní

Předpokládané výluky: 7 dní nepřetržitá výluka

Vyloučený mezistaniční úsek: žst. Studenec – žst. Vladislav

Práce bez výluk: 14 dní – přípravné práce bez výluk (před výlukou)

14 dní – dokončovací práce bez výluk (po výluce)

Následná směrová a výšková úprava uspořádání koleje bude provedena cca do 3 měsíců od uvedení do provozu SO 01 PZS v km 36,096 Železniční svršek (1 denní výluka – bude nutno rozebrat a znovu položit přejezdovou konstrukci).

Popis pracovních činností:

a) Práce před výlukou (bez omezení provozu):

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

b) Práce v nepřetržité výluce (5N):

- Provádění prací popsanych v „harmonogramu“ a týkajících se především prací na železničním svršku a spodku

- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy, pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh
- Aktivace nového zabezpečovacího zařízení

c) Práce po ukončení výluk (bez omezení provozu):

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

8 POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU

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

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu, je nezbytné bezprostředně po dokončení objektů železničního spodku a svršku uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. V případě předmětné stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (železniční spodek a svršek koleje, elektrorozvody a úpravy zabezpečovacího zařízení) uvažovat jak s technicko-bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

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

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

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

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek 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. Stejným způsobem je nezbytně 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.

9 POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

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. Náhradní autobusová doprava bude vedena ze žst. Třebíč do žst. Studenec po silnici I/23, se zastávkou na zast. Vladislav. Náhradní autobusová doprava bude provozována po dobu 7 dní.

Příloha technické zprávy č.1 – Harmonogram prací

V Havlíčkově Brodě, duben 2018

zpracoval: Josef Culka

Harmonogram prací

Rekonstrukce PZZ v km 36,096 (P3849) trati Brno – Jihlava včetně rekonstrukce přejezdové konstrukce

Objednavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

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

[illegible]

Poznámka: Stavební práce na železničním spodku přejezdu se skládají z odstranění stávajících a zřízení nových konstrukčních vrstev svršku a spodku, zřízení nové prahové vpusti, propustku a nových přilehlých vrstev vozovky (pokládka chráničky do tělesa vozovky). Pro uzavření silnice III/3908 budou vyznačeny objízdné trasy pomocí přenosného dopravního značení, které bude odsouhlaseno s DI PČR.

Práce na SO 04 a na PS 01 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: 7N (3.6.2019 až 9.6.2019)

Siniční uzavírka: V souběhu s výlukou koleje + 3 dny

Stavba bude prováděna v nepřetržitých výlukách železniční dopravy v mezistaničních úsecích:
žst. Studenec - žst. Vladislav

Práce bez výluk:

14 dní – přípravné práce bez výluk (před výlukou)

14 dní – dokončovací práce bez výluk (po výluce)

Celková doba výstavby 38 dní.

Vypracoval: Bc. Josef Culka

V Havlíčkově Brodě: Duben 2018