

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

ZODP. PROJEKTANT		VYPRACOVAL		<b>GENERÁLNÍ PROJEKTANT</b>   <i>Havlíčkův Brod s.r.o.</i> <i>Průmyslová 941</i> <i>580 01 Havlíčkův Brod</i> <hr/> <b>PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB</b> tel.: 724 155 348 e-mail: <a href="mailto:přijmení@dmchb.cz">přijmení@dmchb.cz</a>	
Ing. Pavel BLÁHA		Bc. Josef CULKA			
KONTRLOVAL		HIP			
Radek KVEREK, DiS.		Bc. Josef CULKA			
OBEC:	Ždírec n. D., Všeradov	KRAJ:	Vysočina, Pardubický		 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
INVESTOR:	<b>Správa železnic, státní organizace</b> Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1				
ZADAVATEL:	Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc				
<b>NÁZEV AKCE:</b> Rekonstrukce PZZ včetně přejezdové konstrukce v km 34,239 (P5288); 33,625 (P5287) a 33,183 (P5286) trati Havlíčkův Brod - Pardubice - Rosice nad Labem				<b>DATUM</b> 02/2020	
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>				<b>STUPEŇ PD</b> DSP	
				<b>Č. ZAKÁZKY</b> 19044	
				<b>MĚŘITKO</b> —	
				<b>ČÁST. DOKUM.</b> <b>F</b>	
				<b>Č. VÝKRESU</b> <b>1</b>	

## **OBSAH:**

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

## **1 CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ**

Stavba bude umístěna na pozemcích ve vlastnictví SŽDC, Obce Všeradov a soukromých vlastníků (viz část dokumentace „A.1.1“) v k.ú. Stružinec a Všeradov. Čísla pozemků jsou uvedena ve stejné části dokumentace. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemku SŽDC č. 1167/1 (KÚ Všeradov) a ČD č. 275/14 (KÚ Ždírec nad Doubravou). Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk.

Dotčené území stavby se nachází v extravilánu obce Stružinec a Všeradov. Stávající železniční trať č. 238 dle KJŘ bude dotčena stavbou v km 32,4 – 34,4. Stávající účelové komunikace budou dotčeny stavbou pouze v okolí přejezdů v km 33,183 (P5286), 33,625 (P5287) a 34,239 (P5288) v nezbytné délce.

Terén je mírně zvlněný a poměrně dobře přístupný (po koleji i po komunikacích). Na staveniště se mechanizace a materiál bude dopravovat po drážním tělese a současně po přilehlých komunikacích.

Předmětem stavby je rekonstrukce přejezdů v km 33,183 (P5286), 33,625 (P5287) a 34,239 (P5288) na železniční trati č. 238 dle KJŘ. Na trati Havlíčkův Brod – Pardubice je organizována a provozována drážní doprava dle předpisu SŽDC D1 a jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou trať. Průjezdový průřez na trati je Z-GC, maximální rychlost v dotčeném traťovém úseku stavby je 70 km/h a traťová třída trati je D4 (22,5 t / 8 t). Přejezd se nachází v extravilánu.

Hlavní náplní stavby je rekonstrukce železničního svršku, spodku a přejezdové konstrukce v prostoru přejezdů, úprava geometrické polohy koleje a reprofilace drážních příkopů. Na účelových komunikacích, které křížují trať v místech přejezdů, dojde ke zhotovení nové konstrukce vozovky v nezbytné šířce v okolí přejezdů. Součástí stavby je také úprava přípojek NN, nové reléové domky a úprava zabezpečovacího zařízení včetně nových kabelových tras.

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

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

Území, na němž je stavba umístěna je ochranným pásmem dráhy.

### **1.1 Obvod staveniště.**

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

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

## **2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ**

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

Dále po dohodě zhotovitele stavby s SŽDC bude možné využívat i stávající manipulační koleje pro nakládku a vykládku materiálu nebo pro odstavování mechanismů. Přesné místo deponií a skladů bude zhotovitelem stavby prokonzultováno a odsouhlaseno se zástupci SŽDC a ČD v žst. Ždírec nad Doubravou.

Nesmí dojít k poškození stávajících ploch. Na pozemcích stavby se předpokládá pojezd těžké techniky, a jelikož na těchto pozemcích vedou inženýrské sítě, nesmí dojít k jejich poškození. Předem musí být tyto sítě vytyčeny a ochráněny před poškozením. Inženýrské sítě jsou informativně zakresleny ve výkresech „C.2 – Koordináční 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 všech rekonstruovaných přejezdech budou pro připojení reléových domků použita stávající nebo nově zřízená odběrná místa. Připojení na další inženýrské sítě nebude v rámci stavby realizováno.

Další možnosti, nad rámec uvedený v projektové dokumentaci, jsou možné v rámci požadavků a možností konkrétního zhotovitele: V prostoru stavby je dosažitelná potřebná infrastruktura s dostupnými zdroji energie a vody. Potřebu pitné i užitkové vody lze pokrýt z vodovodu Vodárenské akciové společnosti. V okolí staveniště se nachází nadzemní a podzemní vedení NN, případné zásobování elektrickou energií během stavby bude muset zhotovitel projednat se správcem ČEZ. 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 jsou záležitostí konkrétního zhotovitele stavby.

## **4 DOPRAVNÍ TRASY**

### **4.1 Přístup na staveniště**

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

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

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. Předpokládaná uzavírka komunikací se bude pohybovat v délce celkem 23 dní.

##### **Přejezd v km 33,183 (P5286)**

Přejezd na železniční trati bude po dobu stavby uzavřen. Dojde k uzavření místních a účelových komunikací v bezprostředním okolí přejezdu. Objízdna trasa z důvodu uzavírky tohoto přejezdu nebude zřizována.

##### **Přejezd v km 33,625 (P5287)**

Přejezd na železniční trati bude po dobu stavby uzavřen. Dojde k uzavření místních a účelových komunikací v bezprostředním okolí přejezdu. Objízdna trasa z důvodu uzavírky tohoto přejezdu nebude zřizována.

##### **Přejezd v km 34,329 (P5288)**

Přejezd na železniční trati bude po dobu stavby uzavřen. Dojde k uzavření místních a účelových komunikací v bezprostředním okolí přejezdu. Objízdna trasa z důvodu uzavírky tohoto přejezdu nebude zřizována.

## **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, GasNet, SŽDC, Vodárenská společnost Chrudim, Obce Vítanov a vodovodních přípojek soukromých vlastníků.

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 železniční dopravní cesty, státní organizace)
- Silniční ochranné pásmo silnice III. třídy ve vlastnictví Pardubického Kraje (právo hospodařit s majetkem: Správa a údržba silnic Pardubického kraje).
- Sdělovací a zabezpečovací kabely SSZT ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SSZT je odbornou složkou OŘ Brno; to je pro změnu organizační jednotkou SŽDC).
- Silnoproudé kabely SEE – ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SEE je odbornou složkou OŘ Brno; to je pro změnu organizační jednotkou SŽDC).
- 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.
- Nadzemní a podzemní sítě ve vlastnictví České telekomunikační infrastruktury a.s. (CETIN).
- Podzemní vedení NN a nadzemní vedení VVN, VN, NN ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce a.s.
- Plynovod STL a VTL ve vlastnictví GasNet, s.r.o. (správcem je GridServices, s.r.o.).
- Vodovod a kanalizace ve vlastnictví Vodárenské společnosti Chrudim a.s.
- Veřejné osvětlení ve vlastnictví Obce Vítanov

## **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 vypořádávaného 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 nachází v CHKO Žďárské vrchy. Stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa, kde je nutné dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Stavbou nedojde k trvalému ani dočasnému záboru ZPF nebo PUPFL. Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů. V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky.

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

## **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 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 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. Realizaci navržené stavby, která se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, a která bude prováděna zejména na drážních pozemcích, nedojde ke zhoršení životního prostředí v zájmovém prostoru.

### **a) Posouzení vlivu na životní prostředí**

#### **Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

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

#### **Návrh zohlednění podmínek ze závěrů zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA**

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

### **b) Ochrana vody a ovzduší**

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

### **c) Ochrana přírody a krajiny**

Souhlas s případnou likvidací (vykácením náletových porostů) bude zajišťován investorem. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů. Stavbou nedojde k trvalému ani dočasnému záboru ZPF nebo PUPFL. Stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa (nalézá se do vzdálenosti 50 m od okraje pozemku PUPFL). Nepředpokládá se žádný negativní vliv stavby či její realizace na tyto pozemky.

### **d) Hluk a vibrace**

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

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

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

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

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

Vyzískaný materiál (součásti železničního svršku) zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci a další využití nebo zhodnocení. Svrškový materiál bude protokolárně předán 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 Směnicí 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 (právníké osoby).
- Dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici, je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

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

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

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

***Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 185/2001 Sb., v platném znění. Zhotovitel zpracuje dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (buď „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.
02 01 03	O	Pařezy	4	t
16 06 01	N	Olověné akumulátory	3	ks
17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	24,916	t
17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	0,063	t
17 02 04	N	Železniční pražce dřevěné	11,856	t
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	12,96	t
17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	15,035	t
17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	0,01	t
17 05 04	O	Kamenná suť	29,34	t
17 05 04	O	Zeminy a horniny V. až VII. třídy těžitelnosti	1304,99	t
17 05 08	O	Štěrka z kolejiště (odpad po recyklaci)	280,8	t

Tabulka – Orientační množství odpadů

#### **Předpokládané využití skládek v okolí stavby:**

Skládka	Povolené odpady	Vzdálenost
Skládka Nasavrky	Štěrka, zemina, ostatní odpad, asfaltový beton, beton	20 km
Skládka Čáslav	Dřevěné pražce	60 km

Tabulka – Skládky v okolí stavby

## **8 POPIS POSTUPU STAVBY**

### **8.1 Předpokládané termíny výstavby**

Předpokládané zahájení stavby: 08/2020

Předpokládané dokončení stavby: 11/2020

Celková doba výstavby: 51 dní

Předpokládané výluky: 20 dní nepřetržitá výluka (přesný datum výluk zatím není znám)

Silniční uzavírka: 23 dní (v souběhu s výlukou koleje + 3 dny)

Vyloučený mezistaniční úsek: Ždírec nad Doubravou – Hlinsko v Čechách

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

14 dní – dokončovací práce bez výluk (po výluce)

## **8.2 Předpokládaný postup prací a použité stroje**

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

Odtěžení a odvezení vytěženého materiálu bude provedeno na mezideponii v žst. Ždírec nad Doubravou nebo v okolí přejezdů. Materiál nevyužitelný pro stavbu bude odvezen ke skládkování dle příslušných zákonů. Kolejový rošt bude vytržen pomocí strojů PKP a UK a odvezen k demontáži do žst. Ždírec nad Doubravou. Dále dojde pomocí bagrů a nákladních automobilů k dotěžení ostatních vrstev železničního spodku na projektovanou hodnotu. Po té dojde ke zhotovení konstrukčních vrstev železničního spodku. V blízkosti inženýrských sítí bude postupováno velice opatrně. Následovat bude zřízení vrstvy štěrkového lože. Nakonec bude položen kolejový rošt (pomocí strojů PKP a UK), bude dosypáno štěrkové lože pomocí výsypných vagónů a kolej bude pomocí strojní podbíječky podbita do projektované polohy. Na úplný závěr budou následovat dokončovací práce (ohumusování a osetí svahů, demontáž zařízení staveniště apod.).

## **8.3 Stavební postupy a popis pracovní činnosti**

### **a) Stavební postup č. 1 – Přípravné práce před výlukou (bez omezení provozu)**

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: bez náhradní autobusové dopravy

Provizorní dopravní značení: bez požadavku na provizorní dopravní značení

#### **Prováděné práce:**

- Umístění zařízení staveniště, doprava materiálu a skládka materiálu
- Vytyčení inženýrských sítí
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy, pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh
- Přípravné práce pro rekonstrukci přejezdů (železniční svršek a spodek přejezdu)
- Příprava dopravně inženýrských opatření

### **b) Stavební postup č. 2 - Práce v nepřetržité výluce (20N):**

Požadavky na výluky: 20 denní nepřetržitá výluka traťové koleje

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

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: náhradní autobusová doprava po dobu 20 dní

Provizorní dopravní značení: dopravní značení uzavírek a objízdných tras

#### **Prováděné práce:**

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

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: bez náhradní autobusové dopravy

Provizorní dopravní značení: bez požadavku na provizorní dopravní značení

#### **Prováděné práce:**

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

### **d) Stavební postup č. 4 – Následná úprava GPK (výluka 6 hod):**

Požadavky na výluky: výluka s trváním max. 6. hod

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

Požadavkem investora (viz stanovisko 13090/2020-SŽDC-GŘ-O11 ze dne 25. 2. 2020) je provedení následné úpravy GPK v nočních hodinách s minimálním vlivem na osobní dopravu.

Provizorní dopravní značení: dopravní značení uzavírek a objízdných tras

#### **Prováděné práce:**

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

## **9 POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU**

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

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

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

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

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

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

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek 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 nezbytné postupně předávat do užívání (předběžného provozu) dokončené stavební objekty či jejich části rovněž ještě před dokončením těchto objektů i celé stavby, aby byla zajištěna průjezdnost trati.

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

## **10 POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY**

Ve stavebním postupu č. 2 bude po dobu 20 dní výluka osobní i nákladní železniční dopravy v mezistaničním úseku Ždírec nad Doubravou – Hlinsko v Čechách. Po tuto dobu bude provozována náhradní autobusová doprava, která bude zajištěna ze strany dopravce. Náhradní autobusová doprava bude vedena ze žst. Ždírec nad Doubravou přes zast. Stružinec a Vítanov do žst. Hlinsko v Čechách. Náhradní autobusová doprava bude vedena po veřejně přístupných silnicích a místních komunikacích.

Ve stavebním postupu č. 4 bude po dobu max. 6 hodin výluka osobní i nákladní dopravy v mezistaničním úseku Ždírec nad Doubravou – Hlinsko v Čechách. Po tuto dobu bude provozována náhradní autobusová doprava.

## **11 POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN**

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

## **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. Jiné úpravy z hlediska bezpečnosti provedeny nebudou.

## **14 ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY**

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

## **15 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO 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**

Všechny níže uvedené stavby je nutné realizovat ve stejné době a stejných výlukách železniční trati č. 238 dle KJŘ jelikož jsou na sobě vzájemně závislé:

### **Etapu 1**

Rekonstrukce PZZ včetně přejezdové konstrukce v km 34,239 (P5288); 33,625 (P5287) a 33,183 (P5286) trati Havlíčkův Brod – Pardubice – Rosice nad Labem

### **Etapu 2**

Rekonstrukce PZZ včetně přejezdové konstrukce v km 36,017 (P5290) a 35,359 (P5289) trati Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice nad Labem

### **Etapu 3**

Rekonstrukce PZZ včetně přejezdové konstrukce v km 36,832 (P5293); 36,593 (P5292) a 36,326 (P5291) trati Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice nad Labem

Součástí této zprávy je:

**Příloha technické zprávy č.1 – Harmonogram prací**

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

V Havlíčkově Brodě, únor 2020

zpracoval: Josef Culka

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



## **Příloha č. 2 – Orientační plán kontrolních prohlídek stavby**

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

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

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

Kontrolní prohlídky budou provedeny tak, aby byla zajištěna kontrola:

- Technické přípravy území (vytyčení inženýrských sítí, zřízení staveniště atd.)
- Po snesení stávajícího železničního svršku a odtěžení stávajícího kolejového lože (po odkrytí zemní pláně) a před započítím stavebních prací na železničním spodku.
- Po provedení zemních prací železničního spodku a zřízení nové pláně tělesa železničního svršku (před započítím pokládky nového železničního svršku).
- Po zřízení nového železničního svršku.
- Po provedení přejezdové konstrukce a provedení úpravy na pozemní komunikaci.
- Po dokončení dokončovacích pracích (úprava drážních stezek, zapojení návěstidel, úpravě terénu po stavebních pracích).

Při výše uvedených kontrolách bude sledováno zejména:

- Zda je stavba prováděna technicky správně a v náležité kvalitě, v souladu se schválenou projektovou dokumentací.
- Stavebně technický stav stavby
- Dodržování bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí.
- Zda prováděním stavby není nad přípustnou míru obtěžováno okolí, zda jsou prováděny předepsané zkoušky a zda je veden stavební deník.

Upozornění:

- Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.
- Prostorová norma ČSN 73 6005 musí být vždy dodržena. Jako ochrana pojížděných částí inženýrských sítí, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.
- Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.