



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	02.02.2022	Odevzdání dokumentace po připomínkách	Ing. Petr Rotschein
001	06.02.2023	Aktualizace ZOV dle požadavku KORDIS	

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	<b>SUDOP BRNO, spol. s r.o.</b>	
Adresa:	Kounicova 26, 611 36 Brno	
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz	
Zhotovitel objektu:	<b>SUDOP BRNO, spol. s r.o.</b>	
Adresa:	Kounicova 26, 611 36 Brno	
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Jiří Pelc	Specialista: Ing. Petr Rotschein

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) - Křižanov (mimo)</b>	Označení investora: S621600233
		Označení zhotovitele: 21043-03-0522
Název části:	Koleje	Označení části: B
Název objektu/dílčí části:	<b>Zásady organizace výstavby</b>	Označení objektu/komplexu: <b>B.8</b>
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy: <b>B.8.1</b>
Název dílčí části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: --
Ing. Josef Ferenc	Ing. Josef Ferenc	Formáty: 53 x A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Vysočina	Vlkov u Osově Bítýšky, Osová Osová Bítýška, Ořechov u Křižanova Sviny u Křižanova, Kozlov u Křižanova	203114 Vlkov u Tišnova - Křižanov
		<b>Smluvní datum zpracování: 30.06.2022</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 6 0 0 2 3 3	-	D S P X - B - 8 X X	- B - 8 . 1 X X X	- X X	- B - 8 . 1	- P 0 1

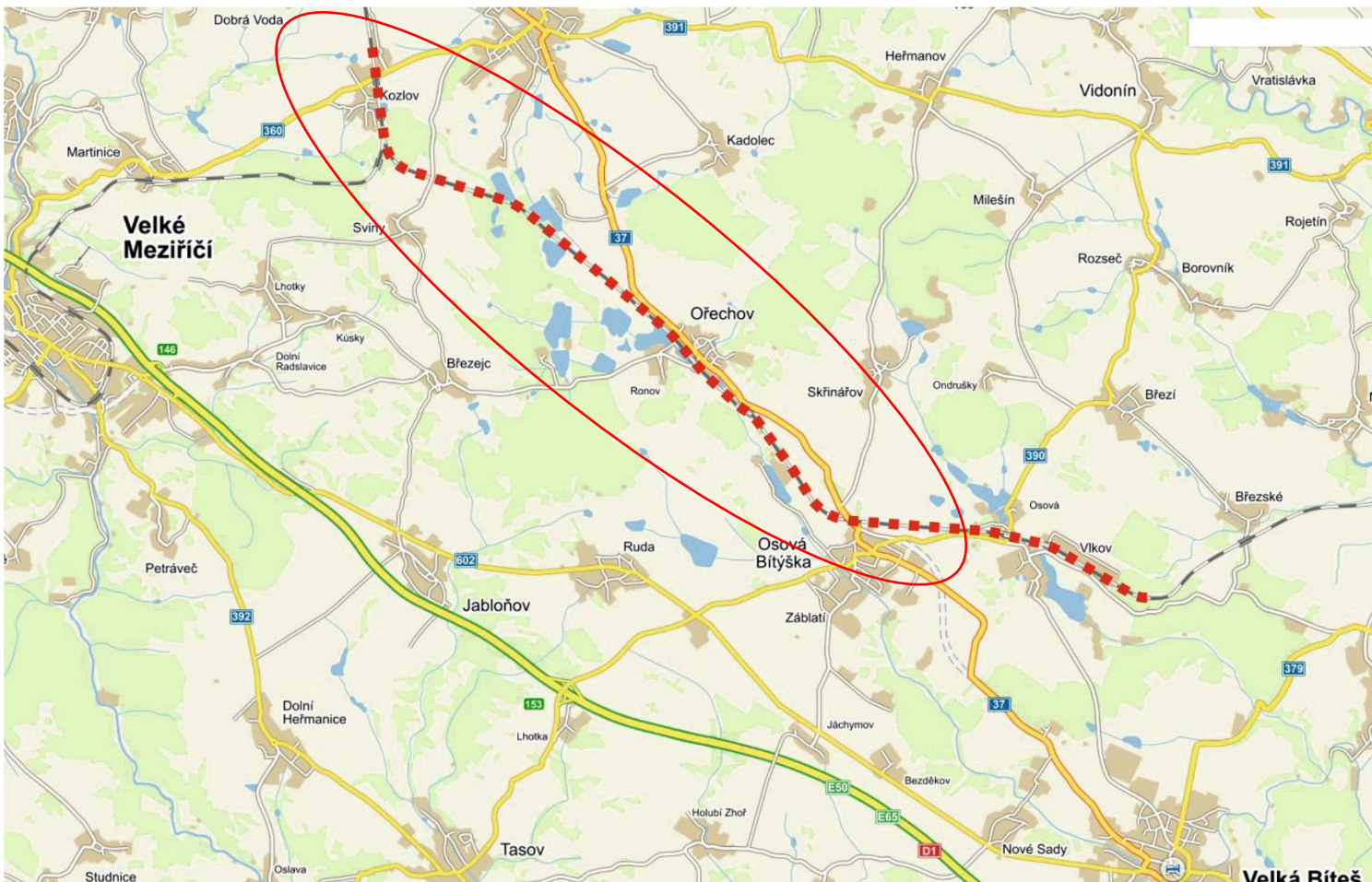
Prostor pro další informace

# Obsah

Obsah.....	0
a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění .....	1
b) odvodnění staveniště .....	1
c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu .....	2
d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky .....	8
e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, .....	8
f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, .....	9
g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy.....	9
h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, .....	9
i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin .....	9
j) ochrana životního prostředí při výstavbě .....	9
k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.....	13
l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb, .....	13
m) zásady pro dopravní inženýrská opatření .....	14
n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod. ....	14
o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,.....	14
Rozsah stavby, zahájení a ukončení stavby .....	14
Členění stavebních prací.....	15
Původní vs. nová koncepce stavebních postupů .....	16
Dopravně technologická opatření během jednotlivých postupů .....	16
Podrobný komentář k NAD během stavebního postupu SPA .....	17
Problematika obsluhy Osové Bítýšky autobusy NAD .....	19
Alternativní scénář NAD v případě souběhu s nickolejným provozem v úseku Přibyslav – Pohled .....	19
Stavební postupy .....	20
p) Požadavky na výluky veřejné dopravy,.....	28
Viz předchozí kapitola o) .....	28
q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu. ....	29
A.1 Identifikační údaje .....	51
A.1.1. Údaje o stavbě .....	51
Název stavby: .....	51
Místo stavby: železniční trať dle knižního jízdního řádu č.250 .....	51
Tišnov – Křižanov, úsek Vlkov u Tišnova – .....	51
Křižanov (mimo) .....	51
A.1.2 Údaje o stavebníkovi .....	51
Stavebník : .....	51
A.1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace .....	51
Zpracovatelé: .....	51

## Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) - Křižanov (mimo);

### B.8.1 Zásady organizace výstavby



#### a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

V žst. Vlkov, a v žst. Křižanov, v objektech SŽDC na staveništi jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace, elektrické energie a telefonu. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správcí těchto zařízení. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pro připojení zařízení staveniště v průběhu výstavby na stávající rozvody elektrické energie LDSŽ, je nutno dodržet následující postup:

Podmínky připojení odběrného místa je nutno projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa tj. se Správou elektrotechniky a energetiky a současně z hlediska smluvního ošetření odběru elektrické energie rovněž se Střediskem správy železniční energetiky České Budějovice.

Betonová směs bude na stavbu dovážena, počítá se s dovozem technologické vody. Nejlepší telefonické spojení je pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

Pro speciální práce profesí sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou zavedeny pro liniové stavby.

#### b) odvodnění staveniště

Staveništěm je v případě staveb „Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) - Křižanov (mimo);

Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova“ železniční stanice Vlkov na dvoukolejně elektrifikované trati č. 250 Brno – Havlíčkův Brod a traťový úsek Vlkov – Křižanov na této trati. Žst. Vlkov se nachází v kraji Vysočina, kat.území Vlkov u Osové Bítýšky, Osová, Osová Bítýška, TUDU 2031G1 Vlkov u Tišnova ZV 1 – ZV 20 (km 48,5 – 49,4) a 203114 Vlkov u Tišnova – ZV 20 – Křižanov KV3 km (km 49,4 – 50,5), staničení kolejových úprav cca od km 48,5 – do km 50,5.

Jedná se o celostátní dráhu, zařazenou do evropského železničního systému, součást sítě TEN-T. Trať je dvoukolejná č. 250 Brno – Havlíčkův Brod (TU 2031), s trakční soustavou jednofázovou střídavou 25 kV, 50Hz.

Správcem železniční trati je Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Brno.

Prostor kolejíště je vždy odvodněn stávajícím odvodněním, které bude funkční do doby obnovy jeho jednotlivých částí. Tato obnova bude probíhat směrem od nejvyšších bodů odvodnění směrem k recipientu tak, aby celý prostor staveniště byl během stavby odvodněný. V případě výkopů základů trakčních sloupů, šachet, kabelovodů, apod. budou tyto výkopy v případě potřeby odčerpávány lokálními čerpadly do recipientu.

### **c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, materiál pro montáž trakčního vedení a kabelového vedení, vnější prvky sděl. a zab. zař., veškeré prefabrikáty pro mosty, propustky, nástupiště apod. bude přepravována na stavbu přímo po železnici.

Plochy ZS ve stanicích jsou přístupny silničním motorovým vozidlům. Pro realizaci stavby se počítá s použitím stávající sítě silnic, místních a účelových komunikací v prostoru stavby (viz obr.).

Základní silniční páteřní dopravní trasa pro stavbu podél železniční trati je vedena po silnicích I/37 (D1- Velká Bíteš – Křižanov) a II/360 (Křižanov – Velké Meziříčí).

Během prací na používaných komunikacích a jejich součástech nesmí být skladován žádný materiál, komunikace nesmí být poškozovány ani znečišťovány.

Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště na veřejné komunikace je nutné zajistit čištění veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy.

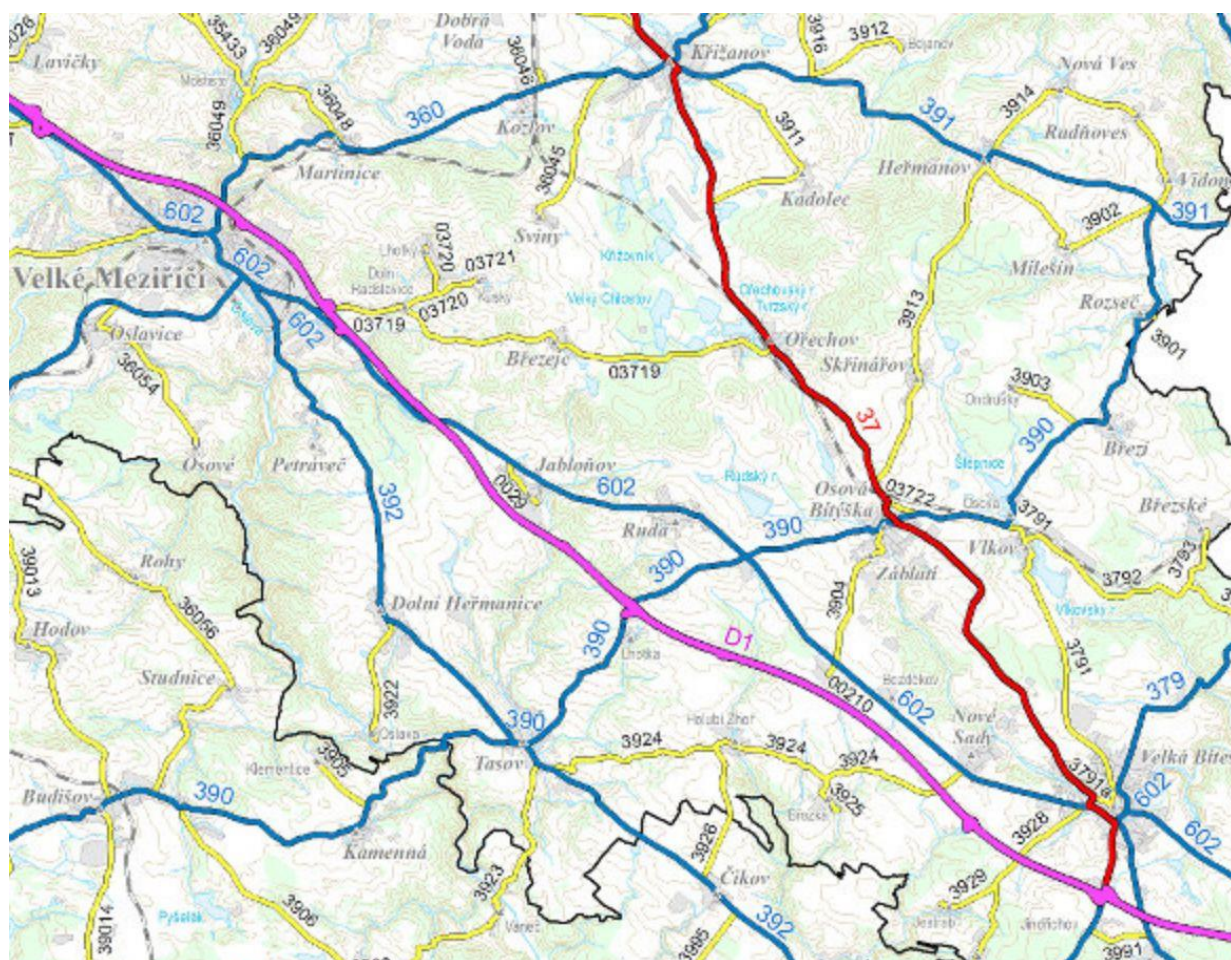
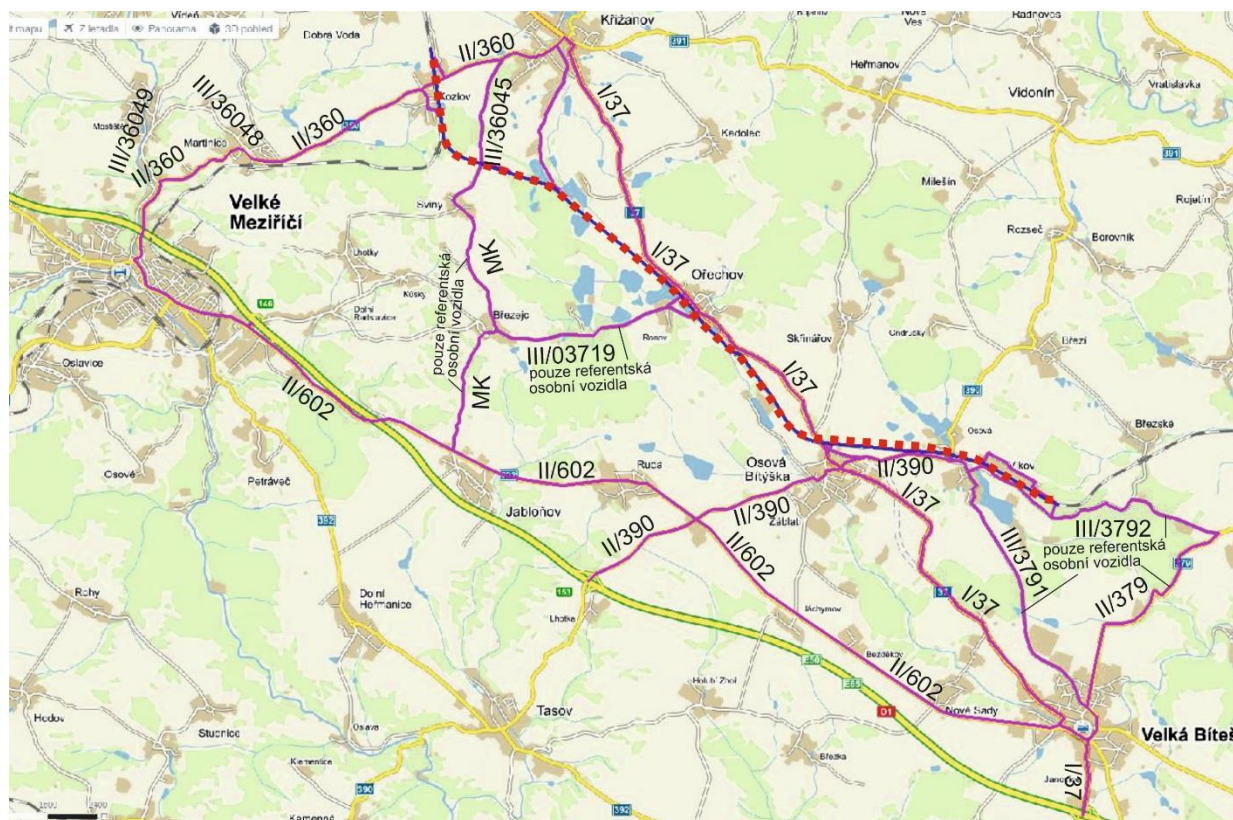
Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částeczek do volného terénu při jízdě.

KSÚS Vysočina požaduje před zahájením prací uzavřít smlouvu o budoucí smlouvě na věčné břemeno s vlastníkem silničních pozemků.

Silniční komunikace přes obec Březejc budou využívány pouze pro osobní referentská vozidla zhotovitele, investora a kontrolních orgánů stavby.

Stejně tak ve Velké Bíteši budou pouze pro osobní referentská vozidla zhotovitele, investora a kontrolních orgánů stavby využívány silnice III/3791, III/3792 a II/379. Pro přepravu zeminy a sypkých materiálů budou využívány silnice vyšších tříd I/37 a II/602.





Výřez prostoru stavby ze silniční mapy.

Podchod v zastávce Ořechov



Během výstavby bude uzavřen podchod pro cestující. Po celou dobu stavby bude podchod pro průchod pěších uzavřen a pro pěší bude vytýčena obchozí trasa. Na následujícím vyobrazení je vlevo vzor informační tabule, které budou umístěny podle situace viz níže, vpravo je vzor tabulí umístěných v pravidelných intervalech na obchozí trase včetně směrových značek IS 11b:



Na obr. viz výše je zakreslena obchozí trasa podjezdem pod železniční tratí.

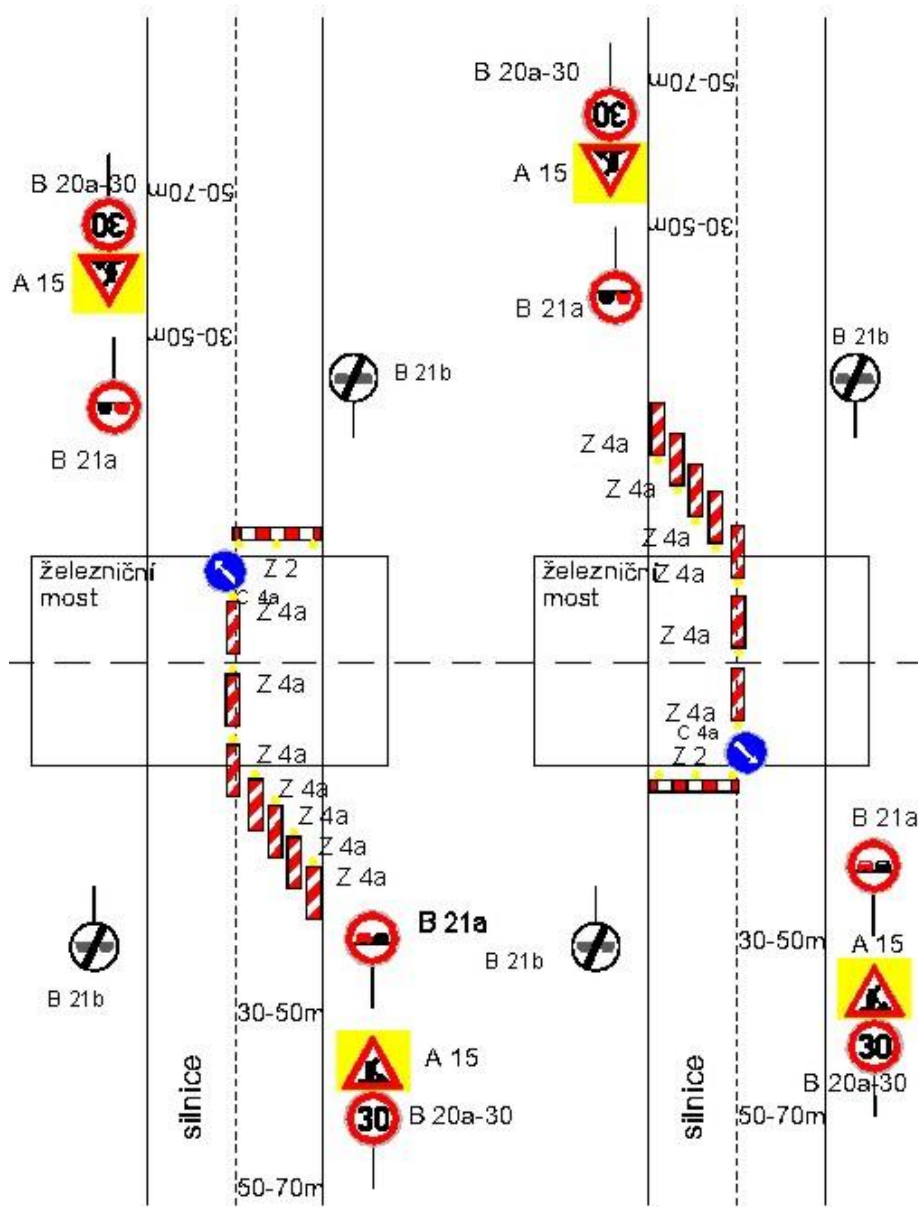
Níže jsou fotografie nového chodníku na obchozí trase, který budou pěší využívat.







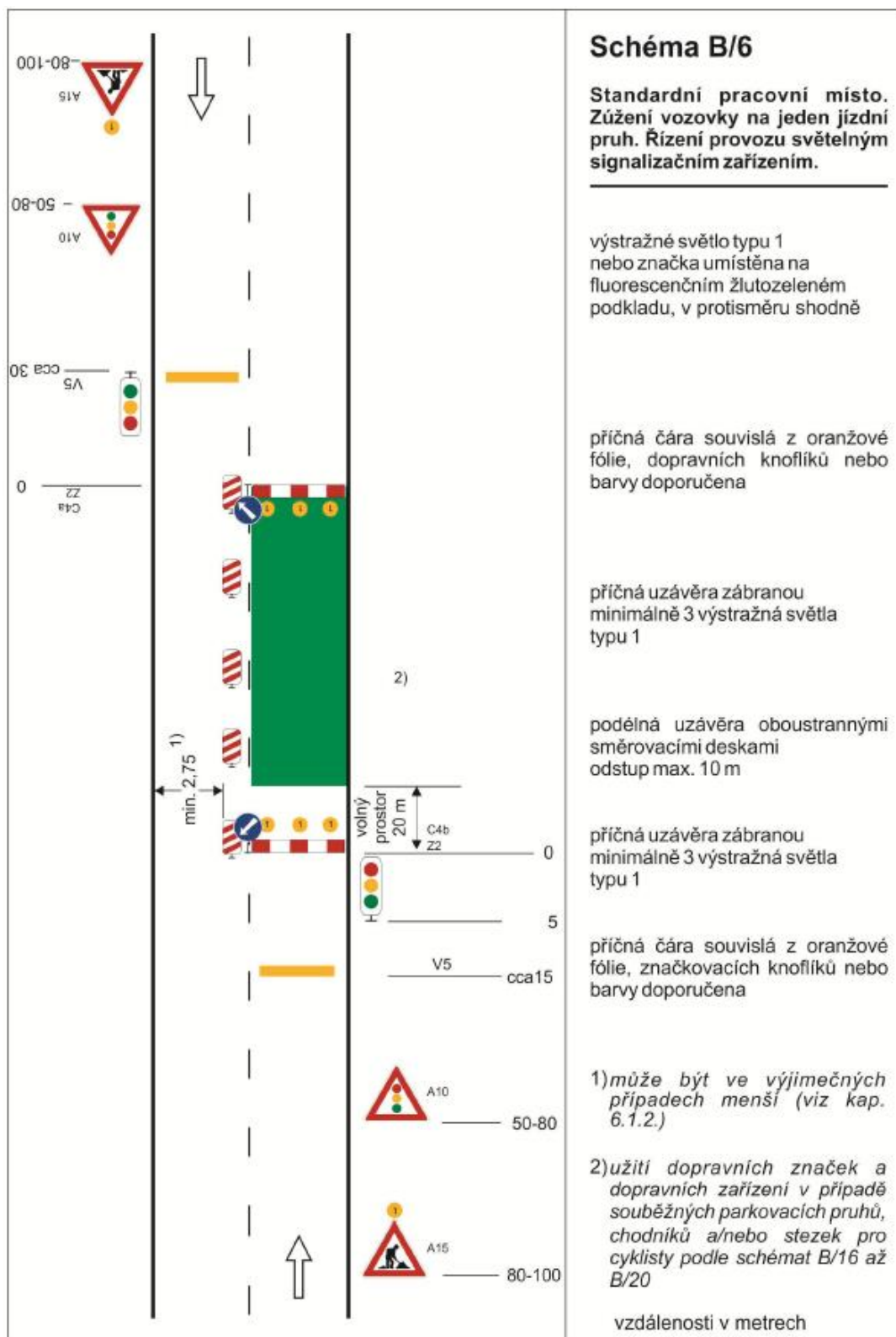
## DOPRAVNÍ ZNAČENÍ PRVNÍ A DRUHÉ FÁZE PRACÍ



Tento obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje pro konkrétní práce u mostů. Toto dopravní značení projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

**Dopravní značení dalších dopravních omezení projedná vysoutěžený zhotovitel stavby, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.**

Příklad dalšího dopravního omezení:



Před zahájením stavby provede zhotovitel společně se správcí komunikací pasportizaci stavu vozovek spojenou s videozáznamem a fotodokumentací před stavbou.

Po skončení stavby budou opět komisionelně (zhotovitel, správce komunikace, investor) stanovena jednotlivá poškození komunikací stavebním provozem a dále bude stanoven způsob a rozsah jejich oprav. Z tohoto zjištění budou odvozeny náklady na opravy silničních komunikací.

Plocha ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkyprí a osejí travním semenem.



#### d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

##### Ochrana okolí staveniště.

Staveniště bude oploceno a ohrazeno proti vstupu cizích osob. Na stavbě budou zavedena technická a organizační opatření:

Stávající podchod pro pěší v Ořechově se uzavře a pěší provoz se odkloní na obchodní trasu. Podchod v žst. Vlkov a jeho přístupový chodník bude ochráněn protiprachovým a bezpečným oplocením od stavební jámy.

##### Pohyb pracovníků SŽDC a ČD staveništěm:

Ochranná opatření:

- Z hlediska pohybu pěších zaměstnanců přes staveniště a výkopy pokládek kabelů je nutno zajistit jejich průchod všemi směry pomocí přechodových lávek přes prostor výkopu a zamezit vstupu pěších k otevřenému výkopu v zájmu jejich bezpečnosti.
- Přechody pěších budou realizovány přechodnými lávkami pro pěší se zábradlím v bezbariérové úpravě. Tyto lávky budou vybaveny značkou Nebezpečí pádu.



- Z hlediska bezpečnosti pěších před pádem do výkopů budou tyto výkopy ohrazeny typovými přenosnými zábranami v. 1,10m s dotykovou lištou ve výšce do 20 cm nad zemí (úprava pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace). Tyto zábrany budou vybaveny značkou Nepovolaným vstup zakázán a páskou s červenobílými pruhy pro vyznačení rizika střetu osob s překážkami nebo pádu osob.



- Celý prostor stavby bude v nočních hodinách osvětlený osvětlením o dostatečné svítivosti.
- Další opatření – viz **Zákon 266/2006 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, SŽDC Bp1, Vyhláška č. 376/2006** a další bezpečnostní předpisy a normy související s danou činností.

##### Práce a činnosti na stavbě s ohledem na bezpečnost a zdraví veřejnosti:

Ochranná opatření:

Staveniště se nachází v oploceném služebním areálu se zákazem vstupu veřejnosti.

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

Ochrana okolí staveniště je popsána v předchozí kapitole. Požadavky na související asanace a demolice vyvolené stavbou zde nejsou. Potřebné drobné demoliční a bourací práce jsou popsány u jednotlivých SO.

Kácení dřevin je součástí části B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí.

#### **f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,**

Viz. samostatná příloha této projektové dokumentace:

C.3 Koordinační situační výkres.

#### **g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Požadavky na bezbariérové obchozí trasy nejsou.

#### **h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,**

Viz. samostatná příloha této projektové dokumentace:

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

#### **i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Požadavky na přísun, nebo deponie zemin nejsou.

#### **j) ochrana životního prostředí při výstavbě**

Stavba přinese během vlastní realizace řadu negativních vlivů na životní prostředí. Zejména lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky. Při dodržení zásad uvedených v této kapitole by nemělo dojít k žádnému ovlivnění přírodního prostředí.

Pro eliminaci škodlivých vlivů stavby je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy, havarijním řádem a podobnými materiály, jakož i následujícími zásadami:

Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Seřizené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřizením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřizené brzdy produkující minimum prachového azbestu. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek.

Plocha ZS bude vybavena kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů. Pro jízdy silničních vozidel je nutné co nejméně využívat volného terénu, při jízdě v uliční síti udržovat čistotu komunikací k tomu vyčleněnými pracovníky a při jízdě dodržovat stanovenou rychlost.

K likvidaci hořlavého odpadu se nesmí využívat jejich pálení, ale odvoz na řízenou skládku.

Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště je nutné zajistit čištění veřejných komunikací i použité mechanizace od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy.

Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částeczek do volného terénu při jízdě.

Dobrou organizací práce je třeba zajistit, aby se v nočních výlukách, přes den v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce (například používání pneumatických kladiv, řezání na okružní pile a podobně). Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízdy nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující.

Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 185/2001 Sb. na náklady stavebníka. Pozemek musí být náležitě upraven a přebytečný materiál odvezen na určenou skládku (viz tabulka iže). Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede zhotovitel na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

Tabulka: Přehled firem zabývajících se recyklací a likvidací odpadů

<i>firma</i>	<i>adresa</i>	<i>provozovna</i>	<i>typ zařízení</i>
<b>ZATAR s.r.o.</b>	Botanická 606/24	Areál vlakového nádraží ČD Křižanov	Sběr a výkup odpadů, balení, paketae, dělení a lisování odpadů
	602 00 Brno		
<b>Alena Mühlhanslová</b>	Vlkov 31	Vlkov 31	Sběr a výkup odpadů, demontáž odpadu
	594 53 Vlkov	594 53 Vlkov	
<b>MANOLIA Company s.r.o.</b>	Řeznická 367/1	Osová 25	Sběr a výkup odpadů, fyzikálně-chemické metody, demontáž odpadů, balení, paketae, dělení a lisování odpadů
	602 00 Brno	594 53 Osová Bítýška	
<b>RETURN-OIL</b>	Karlov 82	Pod Spravedlností 701	Sběr a výkup odpadů, balení, paketae, dělení a lisování odpadů, třídění, dotřídění odpadu
	595 01 Velká Bíteš	595 01 Velká Bíteš	
<b>Zemědělské družstvo Křižanovsko</b>	Dlouhá 448	Jívoví 78	Kompostování odpadu
	594 51 Křižanov	594 51 Křižanov	
<b>SAKO</b>	Jedovnická 4247/2	Jedovnická 4247/2	spalovna
	62800 Brno	62800 Brno	
<b>Kalcit s.r.o.</b>	Třískalova 902/10A	Lom Dolní Lhota	Využití odpadu k rekultivaci
	638 00 Brno	678 01 Blansko	
<b>EKOPOS Brno, s.r.o.</b>	Vídeňská 11/127	Zakřany 61	Skladování ostatních odpadů, skladování nebezpečných odpadů
	619 00 Brno	664 84 Zakřany	
<b>PESO EKO s.r.o.</b>	Palackého nám. 12	Zakřany 61	Dokontaminace odpadu
	665 01 Rosice	664 84 Zakřany	
<b>DIAMO, státní podnik</b>	Máchova 201	Skládka TKO Bukov	Skládkování - zařízení S-OO
	471 27 Stráž pod Ralskem	592 51 Bukov	
<b>ENVIROPOL s.r.o.</b>	Československého exilu 2062/8	Hruškové Dvory 126	Drcení elektroodpadu
	143 00 Praha	586 01 Jihlava	
	Jihlavská 230	Jihlavská 230	Drcení odpadu, recyklace odpadu, sběr a výkup odpadů

<b>GREMIS, s.r.o.</b>	594 01 Velké Meziříčí	594 01 Velké Meziříčí	
<b>Technické služby VM s.r.o.</b>	Karlovy 1398/54	Karlovy 1398/54	Sběr a výkup odpadů (JEN N)
	594 01 Velké Meziříčí	594 01 Velké Meziříčí	
<b>Technické služby VM s.r.o.</b>	Karlovy 1398/54	U Vysokého mostu (Loupežnický most)	Skládkování - zařízení S-OO
	594 01 Velké Meziříčí	594 01 Velké Meziříčí	
<b>Městys Křižanov</b>	Benešovo náměstí 12	Za Branou 488	Sběrný dvůr *
	594 51 Křižanov	594 51 Křižanov	
<b>Obec Bory</b>	Dolní Bory 232	Dolní Bory 50	Sběrný dvůr
	594 61 Bory	594 61 Bory	
<b>Služby města Jihlavy s.r.o.</b>	Havlíčková 218/64	Henčov 62	skládkování - zařízení S-OO, (N - odpady ze zpracování azbestu)
	586 01 Jihlava	588 21 Jihlava	
<b>TECHNICKÁ A LESNÍ SPRÁVA CHOTĚBOŘ s.r.o.</b>	Sokolohradská 167	Skládka Chotěboř-Lapíkov	Skládkování - zařízení S-OO
	Benešovo náměstí 12	583 01 Chotěboř	
<b>Město Přibyslav</b>	Bechyňovo náměstí 1	Skládka Ronov nad Sázavou 28	Skladování - zařízení S-OO
	582 22 Přibyslav	582 22 Přibyslav	
<b>SUEZ CZ a.s.</b>	Španělská 1073/10	Antonínův důl 107	Sběr a výkup odpadů, fyzikálně-chemické metody, balení, paketa dělení a lisování odpadu, třídění, dotřídění odpadu
	120 00 Praha	586 01 Jihlava	
<b>AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.</b>	Pražská 1321/38a	Hrotoická 1184	Sběr a výkup odpadů
	102 00 Praha	674 01 Třebíč	
<b>SUEZ CZ a.s.</b>	Španělská 1073/10	STOH V	Skládkování - zařízení S-NO
	120 00 Praha	Rybitví 533 54	
<b>AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.</b>	Pražská 1321/38a	Hejdoř 1666	Skládkování - zařízení S-NO
	102 00 Praha	286 01 Čáslav	
<b>SUEZ CZ a.s.</b>	Španělská 1073/10	Novosady 616	Skládkování - zařízení S-NO
	120 00 Praha	798 27 Němčice nad Hanou	
<b>SUEZ CZ a.s.</b>	Španělská 1073/10	k.ú. Hradčany	Skládkování - zařízení S-NO
	120 00 Praha	751 11 Hradčany	
<b>SUEZ CZ a.s.</b>	Španělská 1073/10	k.ú. Rapotín	Skládkování - zařízení S-NO
	120 00 Praha	788 14 Rapotín	

Nakládání s odpady je řízeno především zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Dle tohoto zákona je odpadem každá movitá věc, které se osoba zbavuje má úmysl nebo povinnost se jí zbavit.

Provádění ustanovení tohoto zákona upravují následující vyhlášky, nařízení vlády a metodické pokyny ve znění pozdějších předpisů:

č. 8/2021 Sb. Vyhláška o Katalogu odpadů

č. 273/2021 Sb. Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady

č. 394/2006 Sb. Vyhláška, kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací.

Původce odpadu je povinen:

- a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií,
- b) zajistit přednostní využití,
- c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- e) shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- f) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- g) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahujících PCB a podléhajících evidencí. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,
- h) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy,
- i) ustanovit odpadového hospodáře,
- j) platit poplatky za ukládání odpadů na skládky.

Pokud vzhledem k následnému způsobu využití nebo odstranění odpadů není třídění nebo oddělené shromažďování nutné, může od něj původce upustit se souhlasem místně příslušného orgánu státní správy s navazujícími změnami v kompetencích.

S nebezpečnými odpady může původce nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, pokud na tuto činnost již nemá souhlas k provozování zařízení; shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu.

Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo odstranění, pokud toto zajišťuje sám jako oprávněná osoba, nebo do doby jejich převedení do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Na každou oprávněnou osobu, která převezme do svého vlastnictví odpady od původce, přecházejí povinnosti původce.

***Při nakládání se stavebními a demoličními odpady (v daném případě rubanina – zemina a kamení) má v souladu s aktuálně platnou právní úpravou jednoznačnou prioritu jejich materiálové využívání před uložením na skládce. Nařízení vlády č. 352/2014 Sb., o Plánu odpadového hospodářství České republiky pro období 2015 – 2024 v kapitole 1.3.1.4 Stavební a demoliční odpady v tomto smyslu uvádí povinnost recyklovat a opětovně používat minimálně 70% stavebních a demoličních odpadů. Tato povinnost se vztahuje rovněž na železniční investiční akce. V případě vytěžených zemin a hornin bude stavba používat zařízení k využívání odpadů na povrchu terénu (zasypávání), tj. plochy s probíhajícími rekultivacemi a terénními úpravami. Uložení odpadů na skládce lze akceptovat jako poslední možnost pro nakládání s těmito odpady.***



## **k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Cílem zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci předmětné stavby je stanovit a koordinovat základní podmínky k zajištění bezpečnosti práce a požární ochrany.

**Základním předpokladem pro dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je, že práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takového práce provádět.**

Jelikož se jedná se o stavbu s významným podílem prací spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb a pracích na elektrickém zařízení představuje tato stavba zejména následující činnosti spojené s potencionálními riziky ohrožení zdraví:

- rizika práce s elektrickými zařízeními
- rizika práce na elektrickém zařízení
- rizika při vykonávání zemních prací, při výkopech základových konstrukcí a inženýrských sítí
- rizika práce železářské, betonářské
- rizika práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb
- rizika při vykonávání svářečských prací
- rizika práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení
- rizika práce v kolejišti
- rizika vznikající při práci s mechanizací
- a další

Na základě zhodnocení BOZP při přípravě a při výstavbě budou prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5;

- odst. 6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.
- odst. 11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných, určených pro trvalé zabudování do staveb.

V bezprostřední blízkosti u vchodu na staveniště bude umístěna kancelářská buňka s ostrahou, kde bude evidence přítomnosti pracovníků. Na této buňce budou vyvěšeny identifikační údaje o stavbě, požární a evakuační plán pro toto staveniště, seznam členů požární hlídky, veškerá potřebná telefonní čísla jednotek záchranného systému:

- 150 Hasičský záchranný sbor
- 155 Zdravotnická záchranná služba
- 158 Policie ČR
- 156 Obecní (městská) policie
- 112 Jednotné evropské číslo tísňového volání

Dále zde bude vyvěšeno oznámení o zahájení prací zaslané oblastnímu inspektorátu práce, a tabule „Stavba povolena“ ze stavebního povolení.

## **l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,**

V rámci této stavby nejsou výstavbou dotčeny žádné využívané objekty.

### **m) zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Dopravní značení případných dopravních omezení projedná vysoutěžený zhotovitel stavby, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Před zahájením stavby provede zhotovitel společně se správcí komunikací pasportizaci stavu vozovek spojenou s videozáznamem a fotodokumentací před stavbou.

Po skončení stavby budou opět komisionelně (zhotovitel, správce komunikace, investor) stanovena jednotlivá poškození komunikací staveništním provozem a dále bude stanoven způsob a rozsah jejich oprav. Z tohoto zjištění budou odvozeny náklady na opravy silničních komunikací.

### **n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.**

*Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby:*

Provádění jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude realizováno různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Provádění jednotlivých PS a SO stavby bude probíhat za částečně nebo úplně vyloučeného železničního provozu – viz tabulka výluk níže v kapitole o).

### **o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,**

#### **Rozsah stavby, zahájení a ukončení stavby**

Rozsah stavby je vymezen úsekem Vlkov u Tišnova – Křižanov (mimo).

Zahájení stavby: 11/2023 (SP00), 03/2024 (SPA-1).

Ukončení stavby včetně kolaudace: 12/2024.

Doba trvání stavby: 14 měsíců

Zkušební provoz: 6 měsíců (od 01/25 do 07/25)

Viz časový harmonogram na následující straně:

Časový harmonogram:

**"Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova " a "Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) - Křižanov (mimo)" k:\21043 Vlkov-**

[illegible]

## Členění stavebních prací

Stavební práce jsou členěny do třech hlavních stavebních postupů. Jedná se o postupy SP00 (přípravné práce), SPA (hlavní stavební postup s nickolejným provozem) a SPB. Stavební postup SPA je dále členěn na 5 částí. Termínem „nickolejný provoz“ je myšlen takový stav, kdy jsou v úseku vyloučeny všechny traťové koleje, a trasování vlaků daným úsekem je zcela znemožněno.

Z pohledu dopravní technologie je zásadní stavební postup SPA, který je dále členěn na postupy SPA-1 až SPA-5. Jedná se o stavební postup s nepřetržitým nickolejným provozem v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov v souhrnné délce 7 měsíců. Během těchto 7 měsíců dojde ke kompletní realizaci obou traťových kolejí a téměř celé ŽST Vlkov u Tišnova.

Vyjma 7měsíční období s nickolejným provozem je s určitými omezeními nutné počítat ještě během listopadu 2023 až února 2024, kdy v rámci SP00 budou moci dle požadavků zhotovitel probíhat 8hodinové noční výluky s jednokolejným provozem v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov. Termíny těchto výluk budou přizpůsobeny tomu, aby vlaky osobní dopravy jedoucí dle GVD nemusely nikdy čekat na uvolnění traťové koleje (v mezistaničním úseku se v čase výluk nebudou pravidelně potkávat dva vlaky osobní dopravy). Díky tomu nebudou během těchto výluk nutná žádná zvláštní opatření. Ve všední dny bude možné délku noční výluky prodloužit až na 10 hodin, což v případě potřeby bude moci zhotovitel využít.

ŽST Vlkov u Tišnova bude ze směru od Řikonína vždy dosažitelná alespoň po jedné traťové koleji. Taktéž vlečky EŽ Praha a.s. a OSOČKAN budou moci být obsluhovány nepřetržitě, a to vždy alespoň přes jedno zhlaví, do kterých je kolejisté vleček zaústěno. Po dobu výstavby se počítá s místní obsluhou v nezávislé trakci (běžná praxe i v současnosti). Trasy nákladních vlaků pro místní obsluhu však bude nutné koordinovat s trasami končících osobních vlaků v ŽST Vlkov u Tišnova na koleji č. 6. Vhodné bude, když budou pracovní vlaky a nákladní vlaky pro místní obsluhu do ŽST Vlkov u Tišnova trasovány převážně v noci.

## Původní vs. nová koncepce stavebních postupů

Původně bylo uvažováno s tím, že většina prací realizovaných během 7 měsíců s nickolejným provozem měla být realizována během 18 měsíců. Během těchto původně uvažovaných 18 měsíců měl být po většinu času zachován alespoň jednokolejný provoz, avšak ani zde se nebylo možné vyhnout celkem 48 dnům s nickolejným provozem. Těchto 48 dnů mělo být navíc roztroušeno po 2 – 10 denních výlukách v průběhu celých 18 měsíců.

Při vyhodnocení obou koncepcí došli projektanti k závěru, že 7 měsíců s nickolejným provozem sníží celkové náklady na výstavbu natolik, že i po započtení zvýšených nákladů na NAD je nová koncepce úspornější. Při výpočtu nákladů na NAD byly pro novou koncepci navíc zvoleny nejpesimističtější hodnoty, takže zde je možné při samotné realizaci počítat s další úsporou (viz kapitola **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**).

## Dopravně technologická opatření během jednotlivých postupů

### Stavení postup SP00

V tomto stavebním postupu budou realizovány pouze přípravné práce (např. kácení zeleně). Žádná zásadní opatření zde nejsou nutná. Pouze v ŽST Vlkov u Tišnova bude zázemí pro cestující vymístěno do provizorního objektu. V listopadu 2023 až únoru 2024 v rámci tohoto stavebního postupu budou moci probíhat noční 8hodinové výluky s jednokolejným provozem v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov, které však budou mít minimální dopad na trasování vlaků osobní dopravy (viz kapitola 0).

### Stavení postupy SPA-1 až SPA-5

Po dobu 7 měsíců bude jako náhrada za linku R9 zavedena jedna linka NAD v úseku Brno hl.n. – Křižanov a druhá linka NAD v úseku Tišnov – Křižanov. Za linku S3 bude zavedena NAD v úseku Říkonín – Křižanov. Podrobněji jsou opatření v osobní dopravě během tohoto postupu rozepsána v kapitole **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**

Vlaky nákladní dopravy budou primárně odkloněny po trase Brno – Česká Třebová – Kolín, kde v tomto období nebude probíhat žádná výluková činnost. Část vlaků nákladní dopravy (vlaky na ose Břeclav – Jihlava – Havlíčkův Brod) budou odkloněny také přes Znojmo, což byla běžná praxe během obdobných výluk mj. v letech 2015 a 2017. Ani na této sekundární trase nebude probíhat žádná výluková činnost.

ŽST Vlkov u Tišnova bude ze směru od Říkonína vždy dosažitelná alespoň po jedné traťové koleji. Vzhledem k tomu, že zde budou jezdit pouze osobní vlaky, pracovní vlaky a v omezené míře také nákladní vlaky určené pro místní obsluhu Vlkova u Tišnova, nebude jednokolejný provoz z Říkonína představovat zásadní omezení. V případě pracovních vlaků a nákladních vlaků pro místní obsluhu však bude vhodné, aby byly do ŽST Vlkov u Tišnova trasovány převážně v noci (viz kapitola 0). Vlečky EŽ Praha a.s. a OSOČKAN budou moci být obsluhovány nepřetržitě, a to vždy alespoň přes jedno zhlaví, do kterých je kolejiště vleček zaústěno. Nakládky na manipulační koleji č. 5 (nově č. 7) nebude po většinu času možná. Operativně by mohlo být možné po dohodě s vlastníkem vlečkového kolejiště nakládku v částečném rozsahu přesunout sem. Místní obsluha bude probíhat výhradně v nezávislé trakti. V některých stavebních postupech bude k objíždění vozů nutné využívat kolejiště vlečky, což si dopravce bude muset domluvit. Pokud by mu nebylo umožněno využít kolejiště vlečky, musel by nasadit druhé hnací vozidlo na konec vlaku.

V záhlaví ŽST Křižanov ve směru na Vlkov u Tišnova budou probíhat noční výluky, v rámci kterých bude nutné počítat s napětovými výlukami ve vlakovském zhlaví, a to s přesahem až do některých staničních kolejí ŽST Křižanov. V nočních hodinách, kdy se budou tyto výluky konat, nebudou vznikat žádná omezení, jelikož zde nebude existovat požadavek na pravidelné objíždění soupravy elektrickým hnacím vozidlem. Alternativně se bude moci zhotovitel domluvit na realizaci delších nepřetržitých výluk v záhlaví, kterými by došlo ke snížení celkového rozsahu výluk. Podmínkou však bude, aby nikdy nebyly napětově vyloučeny obě kolejové skupiny současně (což možné bude), a zároveň byly osobní vlaky linky S3 na zkráceném rameni Žďár nad Sázavou – Křižanov vedeny v nezávislé trakti (což v současnosti nelze garantovat). Eventuálně toto bude možné i tehdy, pokud vlaky R budou nasazeny včetně soupravy, které tak v Křižanově nebude nutné objíždět (případně zde bude jedno hnací vozidlo navíc, které po příjezdu vždy najede na konec soupravy).

### Stavení postup SPB

Zde proběhnou drobné dokončovací práce. Z pohledu dopravní technologie budou představovat omezení práce na předjízděných kolejích sudé kolejové skupiny. Ve stanici však budou po celou dobu k dispozici 3 průběžné dopravní koleje, což v běžném provozu bude na toto přechodné období s občasným drobným omezením postačovat. Osobní vlaky již budou zastavovat u vysunutých nástupišť v obvodu Vlkov-Osová. Vlečkové kolejiště bude po celou dobu stavebního postupu dosažitelné z křižanovského zhlaví.

Prvních 14 dní je v celém úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov nutné počítat s tzv. konsolidační pomalou jízdou, což si vyžádá prodloužení jízdní doby vlaků osobní dopravy až o 5 minut.

### Dokončovací práce a zkušební provoz

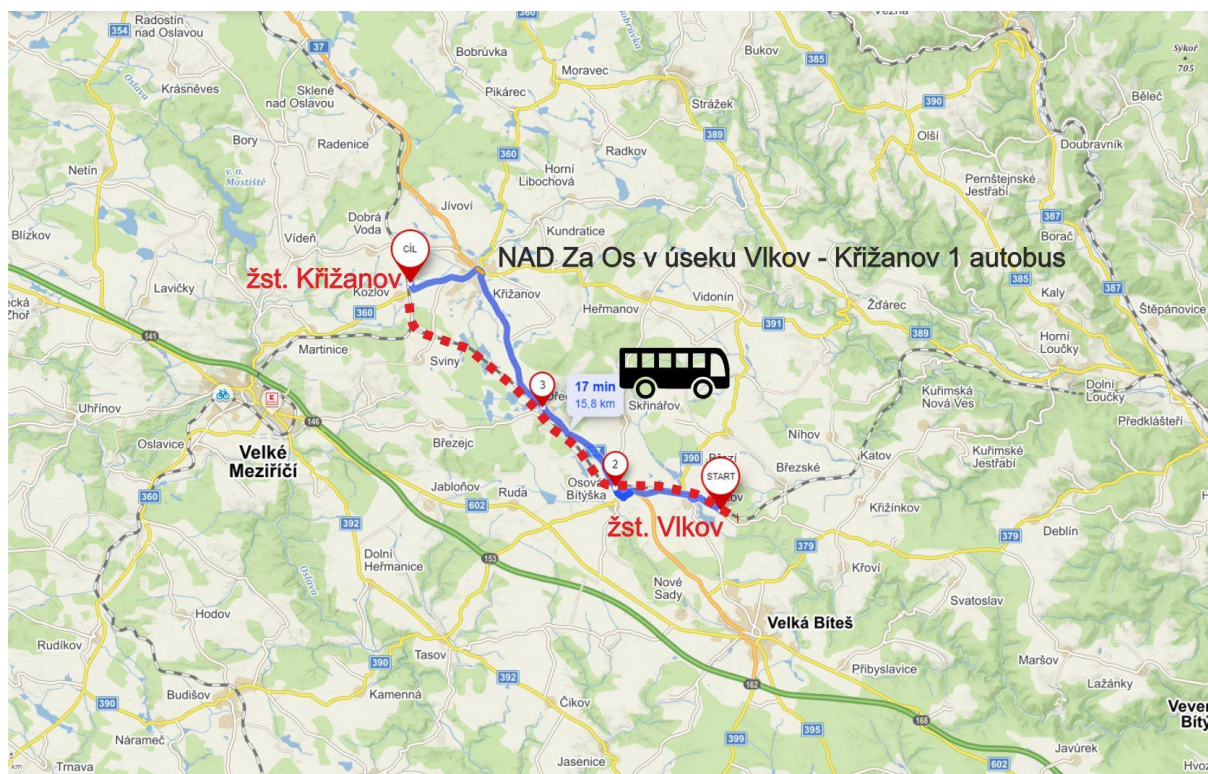
Přibližně po 6 měsících zkušebního provozu je nutné počítat se závěrečným třetím podbitím obou traťových kolejí v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov. Zde bude vhodné, aby podbíjení probíhalo v nočních hodinách, a to vždy při zachování jednokolejného provozu. Díky tomu bude největší omezení představovat občasná vyčkání vlaku nákladní dopravy v některé stanici.



## Podrobný komentář k NAD během stavebního postupu SPA

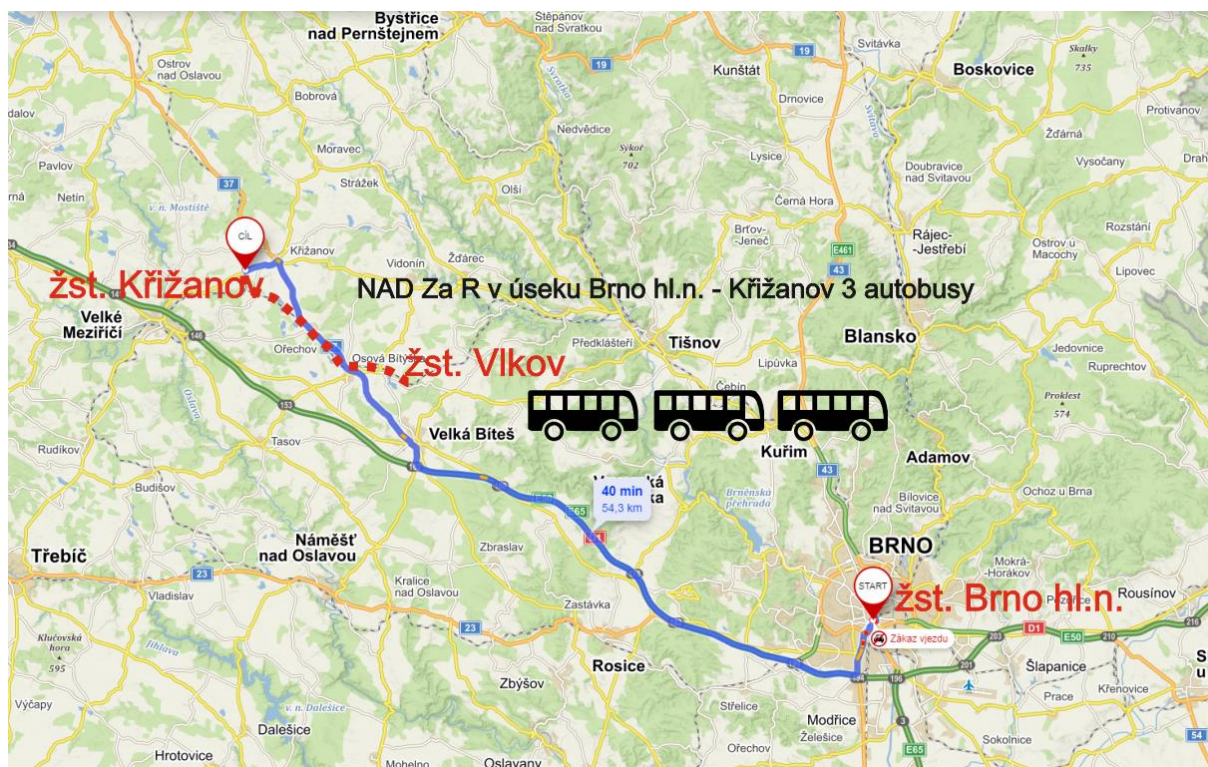
Během 7měsíční výluky s nickolejným provozem bude zajištěna náhradní autobusová doprava v následující podobě:

Za vlaky linky S3 bude v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov nasazen jeden autobus. Jeho trasa je zakreslena modře na následujícím obrázku. Tečkované červeně je zvýrazněn rozsah našich staveb.



Obrázek 1 Trasa NAD za linku S3

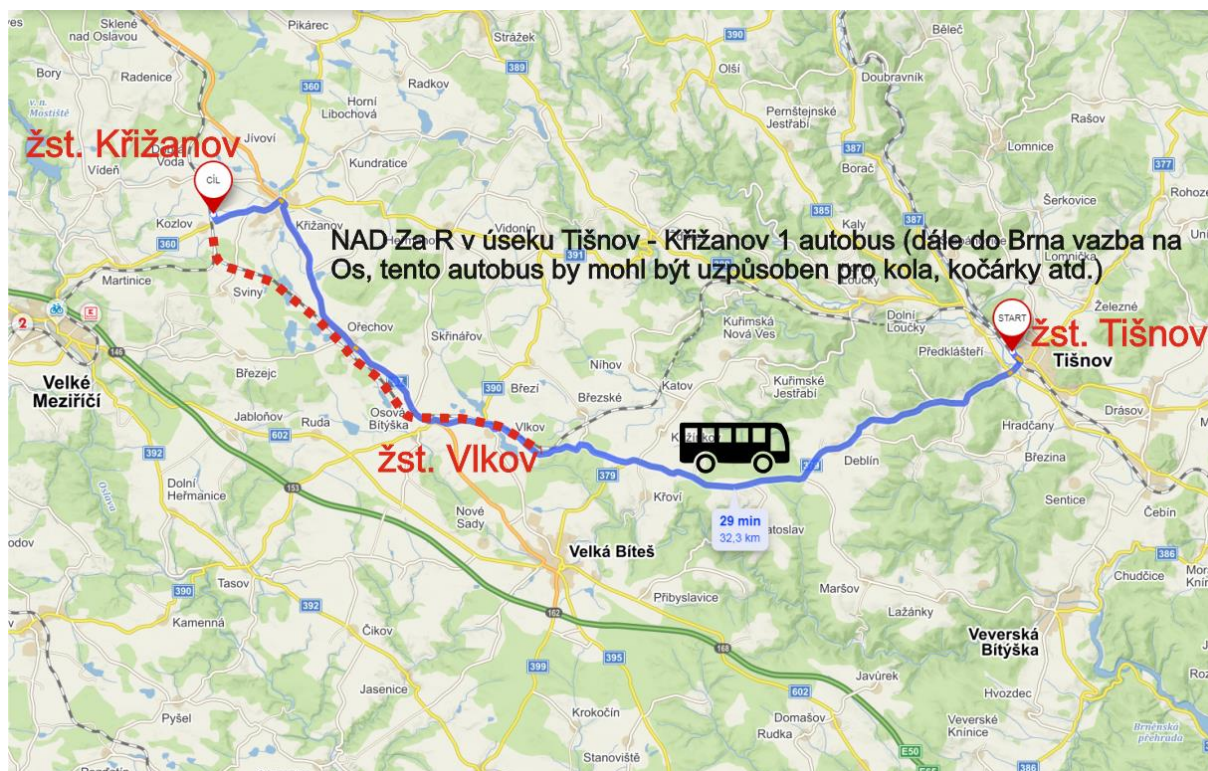
Za linku R9 budou v úseku Brno hl.n. – Křižanov nasazeny tři autobusy. Jejich trasa je na následujícím obrázku opět zakreslena modrou barvou.



Obrázek 2 Trasa NAD za linku R9 (1/2)



Kromě toho bude za vlaky linky R9 nasazen také jeden autobus v úseku Tišnov – Křižanov (dále do Brna s vazbou na osobní vlaky). Tento autobus by mohl být uzpůsoben pro přepravu kol, kočárků a podobně.



**Obrázek 3** Trasa NAD za linku R9 (2/2)

Model náhradní autobusové dopravy během 7měsíční výluky s nickolejným provozem je následující:

Jako náhrada za vlaky R je uvažováno celkem s průměrnými 4 autobusy na jeden spoj, přičemž 3 autobusy budou jezdit mezi Brnem hl. n. a Křižanovem (rychlá trasa po dálnici) a jeden autobus bude jezdit mezi Tišnovem a Křižanovem s tím, že v Tišnově bude vazba na osobní vlaky (pro cestující ze směru Brno-Královo Pole a Kuřim). Tento čtvrtý autobus může být navíc uzpůsoben pro přepravu kočárků a jízdních kol.

Vzhledem k tomu, že průměrná obsazenost vlaků R v úseku Tišnov – Křižanov nepřesahuje 80 cestujících, lze v nasazení průměrného počtu 4 autobusů na spoj spatřovat rezervu, a lze předpokládat, že celkový rozsah NAD a s ním spojené celkové náklady na NAD, budou s velkou pravděpodobností nižší. Pokud by bylo uvažováno s průměrnou náhradou v podobě 3 autobusů, celkové náklady na NAD by klesly přibližně o 15 mil. Kč a rozdíl v nákladech na NAD v porovnání s variantou umožňující jednokolejný provoz by se snížil přibližně o 12 mil. Kč.

Varianta umožňující jednokolejný provoz by si taktéž vyžádala přibližně 48 dnů nickolejného provozu (viz kapitola 0). Což je sice méně než varianta se 7měsíčním nickolejným provozem, avšak těchto 48 dnů by bylo rozprostřeno po dvou až deseti dnech v průběhu dvou let. Jelikož by si dopravce musel vždy shánět autobusy, řidiče atd. na krátká období, náklady na kilometr NAD by s velkou pravděpodobností byly u této varianty výrazně vyšší než v případě, kdy by si dopravce vše sehnal na jeden delší ucelený časový úsek. Nicméně při porovnání nákladů na NAD bylo počítáno se stejnými náklady na kilometr pro oba scénáře, takže i zde je možné uvažovat s rezervou u varianty se 7měsíčním nickolejným provozem. V neposlední řadě je nutné zmínit, že i pro cestující bude situace mnohem přehlednější, když bude jedno opatření platit po celou dobu výstavby namísto toho, aby docházelo ke změnám prakticky každý druhý týden.

V letech 2023 a 2024 bude probíhat výluková činnost spojená s rekonstrukcí ŽST Brno Královo-Pole. Zde je uvažováno s částečnou NAD za vybrané osobní vlaky v letech 2023 a 2024. Nahradit vlaky R během 7 měsíců v roce 2024 v celém úseku Brno – Křižanov NAD tak bude žádoucí i s ohledem na tuto souběžnou stavbu. Vlaky R měly být navíc v souvislosti s rekonstrukcí ŽST Brno Královo-Pole v některých etapách uměle pozdrženy formou pobytů z dopravních důvodů. Pokud by následně měly být trasovány ještě téměř 13km úsekem Vlkov u Tišnova – Křižanov sníženou rychlostí 50 km/h, dopad do konstrukce GVD už by mohl být značný. Lze předpokládat, že NAD trasovaná po dálnici bude i rychlejší než případné komplikované trasování vlaků několika rozestavenými úseky.

Jako náhrada za Os během 7měsíční výluky s nickolejným provozem je uvažováno s vedením NAD v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov. Zde je uvažováno s náhradou jednoho vlakového spoje jedním autobusem NAD. Vzhledem ke kolizi s trasami R by ve variantě umožňující jednokolejný provoz bylo nutné trasy Os v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov výrazně posunout, eventuálně zpozdít. V krajním případě by bylo nutné Os nahrazovat pomocí NAD i v této variantě.

V ŽST Vlkov u Tišnova bude nutné zajistit přestup mezi osobními vlaky a autobusy NAD. Během stavebních postupů SPA-1 až SPA-4 (březen 2024 až srpen 2024) budou osobní vlaky v ŽST Vlkov u Tišnova využívat doprání kolej č. 6, která jako jediná bude od Říkonína dosažitelná nepřetržitě po celou dobu. U této koleje bude vybudováno provizorního nástupiště na délku jednoho až dvou vozů, takže bude vhodné, aby opatřením na straně dopravce byli cestující pokračující až do ŽST Vlkov u Tišnova soustředěni ve vybrané části soupravy, která bude zastavovat u nástupiště. Od provizorního nástupiště ke stanovišti NAD bude zřízen provizorní přechod přes rozestavěnou část kolejíště, který bude operativně přemísťován dle potřeby stavby. V rámci stavebního postupu SPA-5 (září 2024) budou osobní vlaky končit u nových vysunutých nástupišť v obvodu Vlkov-Osová a přestup na NAD bude v tomto posledním měsíci realizován zde.

## Problematika obsluhy Osová Bítýška autobusy NAD

Od železniční zastávky Osová Bítýška, u které je i místo pro otáčení autobusů NAD, je nově znemožněno levé odbočení na hlavní komunikaci, kterou bude NAD využívat. Ve stejné křižovatce navíc došlo k odpojení komunikace napojující obec Osová Bítýška ze severozápadní strany, což výrazně omezuje možnost případného trasování NAD přes střed obce.

Zhotovitel stavby tedy bude muset učinit určitá opatření k tomu, aby bylo možné Osovou Bítýšku obsluhovat autobusy NAD v obou směrech bez toho, aby současně došlo k nadměrnému prodloužení celkové jízdní doby linky NAD. Možných řešení je více. Níže jsou uvedeny některé varianty:

- Autobusy by jely přímo přes obec, kde by stály někde u chodníku. Tedy tak, jak se uvažovalo v minulosti, než došlo k zatarasení napojení obce ze severozápadní strany betonovými svodidly v křižovatce.
- Křižovatka by se uvolnila, betonová svodidla by se po dobu výstavby odstranila. Na nově uvolněné napojení by se pustily jenom autobusy náhradní dopravy (osadila by se značka zákaz vjezdu všem vozidlům mimo autobusy NAD). Trasa NAD ve směru od Brna by vedla k železniční zastávce, v opačném směru by linka NAD vedla přes obec.
- Křižovatka by se upravila dopravním značením a v ideálním případě osadila semaforem pro výjezd autobusů od zastávky na hlavní silnici. Na hlavní silnici by byla červená pouze tehdy, když by od zastávky maximálně jednou za hodinu vyjížděl autobus NAD a odbočoval by doleva. V křižovatce by byla snižená rychlost na hlavní silnici.

## Alternativní scénář NAD v případě souběhu s nickolejným provozem v úseku Přibyslav – Pohled

V rámci stavby v úseku Přibyslav – Pohled bylo původně uvažováno s několika nickolejnými provozy o souhrnné délce přibližně jeden měsíc. Ze strany investora bude proto prověřeno eventuelní sladění stavebních postupů v úsecích Vlkov u Tišnova – Křižanov a Přibyslav – Pohled tak, aby všechny klíčové postupy proběhly v rámci jednoho sedmiměsíčního období. Nově uvažovaný scénář by tedy počítal s NAD za vlaky R v celém úseku Brno – Havlíčkův Brod, kde by NAD byla rozdělena až do 3 linek. Jednalo by se pravděpodobně o jednu tranzitní linku Brno – Havlíčkův Brod trasovanou po dálnici bez zastavení a dvě další linky řešící obsluhu mezilehlých stanic.

Nákladní vlaky pro místní obsluhu mezilehlých stanic od Přibyslavi po Křižanov budou moci být trasovány přes Nové Město na Moravě nebo Studenec.

## Stavební postupy

### Stavební postup SP00

Přípravné práce	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Říkonín – Křižanov
Rozsah prací	<p>Tento stavební postup sestává ze dvou období, kdy nejdříve ve vegetačním klidu na začátku roku 2023 může proběhnout nutné kácení dřevin.</p> <p>Následně v období od července 2023 mohou začít stavební práce, které je možno realizovat mimo stávající železniční těleso, a to za zachování stávajícího železničního provozu a odbavování cestujících. Na tyto práce je k dispozici celkem 8 měsíců, včetně zimních, na přelomu let 2023 a 2024.</p> <p>V tomto období je možné připravovat plochy zařízení stavenišť a realizovat nutné přeložky inženýrských sítí, které je možno konat mimo stávající železniční dopravní cestu a při zajištění bezpečnosti cestující veřejnosti.</p> <p>Ze stávající výpravní budovy se vymístí všechna technologická zařízení a umístí se do buněk provizorního staničního zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a silnoproudu, kdy budou nutné krátké výluky pro přepojování provizorních technologických zařízení. Při přepojování silnoproudu bude napájení zabezpečovacího zařízení provozováno pomocí dieselaagregátu. Současně při přepojování zabezpečovacího zařízení bude nutno zajistit 2 pracovníky (a to po dvou ve 12ti hodinových směnách) pro obsluhu výhybek na stavění vlakových cest po dobu 14 dní, a to na dvou výhybkářských stanovištích na zhlavích stanice. Toto personální navýšení provozních zaměstnanců z důvodu rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova je popsáno také v části zab. zař. Nákladově bude toto zahrnuto pouze v PS provizorního zabezpečovacího zařízení. Veškeré pracovníky, které bude třeba, nad rámec běžného provozu, zajistí zhotovitel stavby. Buduje se rovněž přístřešek s ochranou cestujících před povětrnostními vlivy.</p> <p>V úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov se dle požadavků zhotovitele mohou konat 8hodinové noční výluky s jednokolejným provozem vždy od 21:30 do 05:30. V rámci těchto výluk může probíhat například betonáž základů.</p> <p>V tomto SP se zřídí u koleje č. 6 v ŽST Vlkov provizorní nástupiště pro cestující na období prvních šesti měsíců nickolejné výluky, kdy budou přecházet přes staveniště provizorním přechodem – ilustrační foto vlevo.</p>
Délka stavebního postupu	120 dnů, 01. 11. 2023 až 29. 02. 2024
Výluky traťových kolejí	<b>Vlkov u Tišnova – Křižanov – noční 8hodinové výluky (volitelné)</b>
Výluky staničních kolejí	<b>Bez nároku.</b>
Omezení rychlosti	Bez požadavků na omezení rychlosti.
Dopravní opatření	<b>Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.</b>

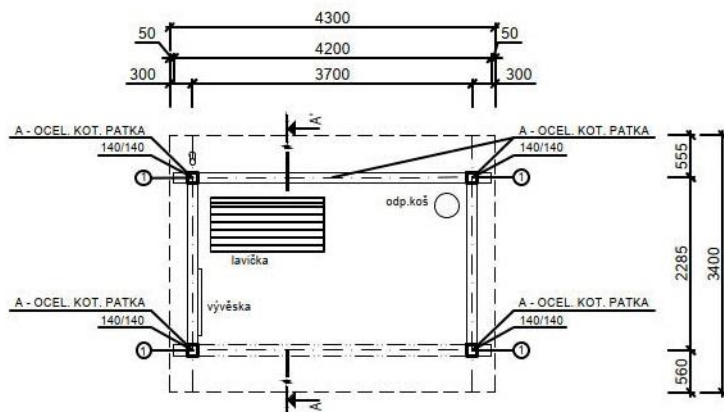


- koleje a nástupiště stávající
- koleje, nástupiště a objekty rušené
- koleje a nástupiště realizované v rámci SP
- koleje a nástupiště realizované v rámci SP již rozpracované
- koleje a nástupiště hotové, provozuschopné
- koleje provozované pravidelným žel. provozem

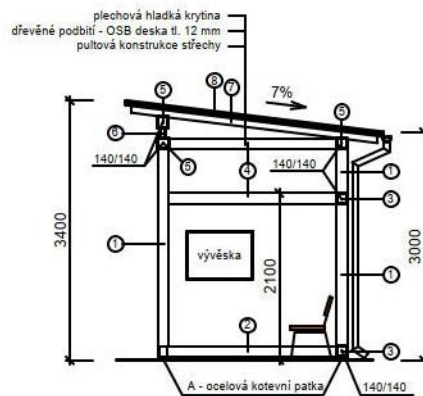
# SP00 - práce při zachování žel. provozu - zemní těleso, TB



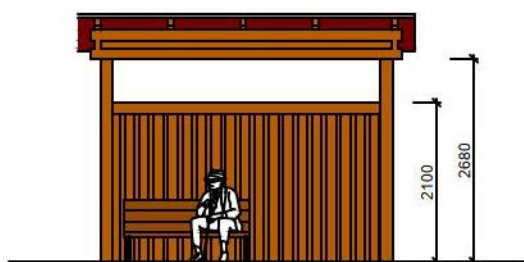
PŮDORYS



ŘEZ A-A'



POHLED OD NÁSTUPIŠTĚ



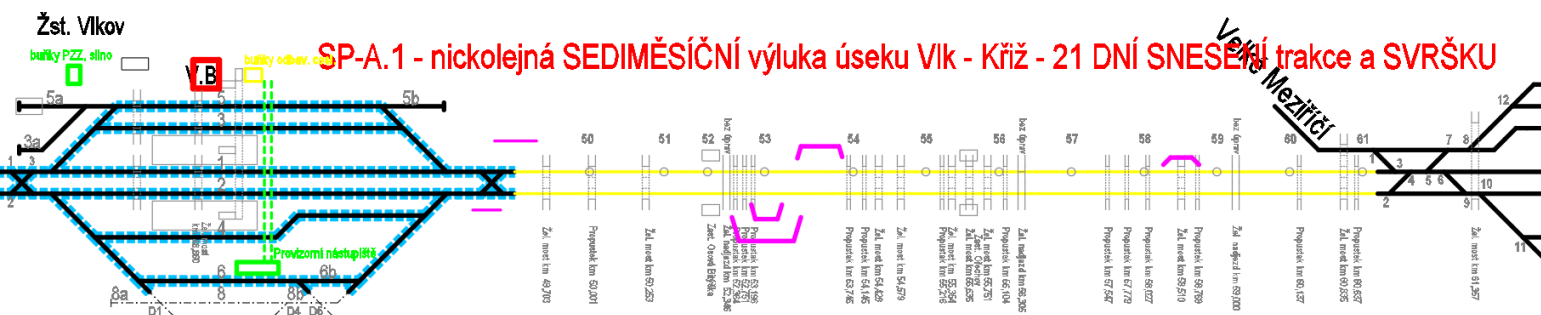
POHLED BOČNÍ





## Stavební postup SPA-1

Výstavba, ŽST Vlkov u Tišnova – ŽST Křižanov (mimo)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Říkonín – Křižanov.
Rozsah prací	<p>První fáze nickolejné výluky A-1 od 1. do 22. března 2024 je období, kdy je možné pomocí čističek odtěžit štěrk a snést kolejová pole z obou kolejí traťového úseku Vlkov – Křižanov.</p> <p>Před započítím různých demontáží, především tlumivek pro návěstidla a různých kovových částí v blízkosti TV, je nutné snést trakční vedení. I když budou napětově vyloučené obě dvě koleje tak tento úsek křižuje na pěti místech distribuční linka 22kV a v jednom případě dokonce linka 220kV. V případě dřívější demontáže tlumivek pak nastává situace, že zkratový proud zůstává v odizolovaných kolejových úsecích a indukuje se i do mechanismů stojících na kolejích v těchto úsecích. V tomto případě hrozí velmi vážné úrazy el. proudem. Vycházím ze zkušenosti z minulých staveb. Prosím tedy před začátkem samotné stavby o naplánování velmi těsné koordinace především mezi SEE, SSZT a firmou která bude celou stavbu realizovat.</p> <p>Dokud jsou ještě koleje v traťovém úseku položeny, je možné během těchto tří týdnů po nich odvézt další vnější prvky a další materiál pracovními vlaky po kolejích v obou směrech – do obou sousedních železničních stanic Křižanov i Vlkov.</p> <p>V této fázi z tohoto důvodu práce na železničním svršku v žst. Vlkov ještě nezačnou. Stávající železniční stanice bude sloužit pro staveništní dopravu. Staniční zabezpečovací zařízení i další technologie jsou i nadále provozovány z provizorních buněk.</p> <p>Nová technologická budova v žst. Vlkov bude v této fázi ve výstavbě již jedenáctý měsíc.</p> <p>Se začátkem nickolejné výluky bude v této stanici ukončeno odbavování cestujících a proto bude rovněž snesen provizorní přístřešek s ochranou cestujících před povětrnostními vlivy.</p> <p>Most v km 49,703 s novým nástupištěm u nové koleje č. 1a.</p> <p>Nové výhybky č. 10, 12, 13, 16, 19, 21 a 24, přeložka kabelů GSM-R.</p>
Délka stavebního postupu	22 dnů, 01. 03. 2024 až 22. 03. 2024;
Výluky traťových kolejí	V úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov vyloučena obě traťové koleje.
Výluky staničních kolejí	Bez nároku.
Omezení rychlosti	V blízkosti stavebních prací omezena rychlost na 50 km/h dle potřeby.
Dopravní opatření	Nickolejný provoz (viz kapitoly 0 a Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.).





Stavební postup SPA-2

Výstavba, ŽST Vlkov u Tišnova – ŽST Křižanov (mimo)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Řikonín – Křižanov.
Rozsah prací	<p>Druhá fáze nickolejné výluky A-2 v rozsahu od 23. března do poloviny srpna 2024 je obdobím, kdy proběhnou hlavní stavební práce ve všech profesích současně jak v traťovém úseku, tak také v liché skupině železniční stanice Vlkov.</p> <p>V traťovém úseku nebude nutno budovat žádná pažení v ose os koleji u mostních objektů. Tyto mostní a další SO a PS budou realizovány jako celek v identických meteorologických podmínkách, bez technologických spár mezi kolejemi a s jednotným materiálem stejných vlastností v celém příčném řezu traťového úseku. Toto zaručí optimální kvalitu prací s minimalizací možností budoucích poruch izolací, odvodnění, a také zkrácení celkového času na realizaci těchto stavebních objektů a provozních souborů.</p> <p>V této fázi nickolejné výluky A-2 se rovněž budují nástupiště tři nácestných zastávek – Vlkov-Osová (pracovní název), Osová Bitýška a Ořechov s přístupy a podchody na tato nástupiště i technologickými objekty a přístřešky.</p> <p>V železniční stanici Vlkov se realizuje lichá část celé stanice a také staniční kolej č. 2, aby bylo možné uskutečnit náročné práce spojené s demolicí stávajícího podchodu a demolicí ostrovních nástupišť.</p> <p>Staniční zabezpečovací zařízení i ostatní technologie budou i nadále provozovány z provizorních buněk. Nová technologická budova již bude stavebně připravena pro montáž nových technologií a tyto se zde již budou instalovat.</p> <p>Obsluha vleček v železniční stanici Vlkov bude zajištěna ponecháním stávající koleje č. 6 s možností obratu lokomotiv za pomoci kolejiště vlečky. K této obsluze bude v traťovém úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova sloužit traťová kolej č. 2.</p>
Délka stavebního postupu	142 dnů, 23. 03. 2024 až 11. 08. 2024;
Výluky traťových kolejí	<p>V úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov vyloučena obě traťové koleje.</p> <p>V úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova vyloučena 1. traťová kolej.</p>
Výluky staničních kolejí	<p>V ŽST Vlkov u Tišnova vyloučeny všechny koleje vyjma koleje č. 6.</p> <p>V ŽST Křižanov proběhne několik nočních výluk o maximální délce 8 hodin, kdy budou probíhat práce v záhlaví stanice (viz kapitola 0).</p>
Omezení rychlosti	V blízkosti stavebních prací omezena rychlost na 50 km/h dle potřeby.
Dopravní opatření	Nickolejný provoz (viz kapitoly 0 a Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.).



Stavební postup SPA-3

Výstavba, ŽST Vlkov u Tišnova – ŽST Křižanov (mimo)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Řikonín – Křižanov.
Rozsah prací	<p>Fáze nickolejné výluky A-3 je cca třítydenní období od dvanáctého do 31. srpna 2024, kdy se k pracím z předchozí fáze A-2, které jsou zde již zakresleny fialovou barvou, přidá realizace sudé části křižanovského zhlaví železniční stanice Vlkov.</p> <p>Cílem je, aby se v následující fázi A-4 mohlo staniční zabezpečovací zařízení železniční stanice Vlkov s návaznými technologiemi přepnout z provizorních buněk do definitivního stavu.</p> <p>Obsluha vleček je stále zachována, bude však nutné obracet lokomotivy v areálu těchto vleček.</p>
Délka stavebního postupu	20 dnů, 12. 08. 2024 až 31. 08. 2024;
Výluky traťových kolejí	<p>V úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov vyloučena obě traťové koleje.</p> <p>V úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova vyloučena 1. traťová kolej.</p>
Výluky staničních kolejí	<p>V ŽST Vlkov u Tišnova vyloučeny všechny koleje vyjma koleje č. 6.</p> <p>V ŽST Křižanov proběhne několik nočních výluk o maximální délce 8 hodin, kdy budou probíhat práce v záhlaví stanice (viz kapitola 0).</p>
Omezení rychlosti	V blízkosti stavebních prací omezena rychlost na 50 km/h dle potřeby.
Dopravní opatření	Nickolejný provoz (viz kapitoly 0 a Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.).



## Stavební postup SPA-4

Výstavba, ŽST Vlkov u Tišnova – ŽST Křižanov (mimo)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Říkonín – Křižanov.
Rozsah prací	<p><i>Ve schématu fáze A-4 je již technologická budova dokončená.</i></p> <p><i>Demontují a odvezou se buňky provizorních technologických zařízení.</i></p> <p><i>Stále ještě není zavedeno odbavování osobní dopravy, a proto je možné ještě dokončovat nástupiště v zastávkách, vybavovat je mobiliářem, informačními systémy apod.</i></p> <p><i>Železniční stanice Vlkov může být celá zprovozněna, obsluha vleček bude zajištěna ve směru od Říkonína po obou traťových kolejích, k obracení lokomotiv je možno využít křižanovské vjezdové spojky.</i></p> <p><i>Velmi důležitou činností v této fázi je podbíjení obou kolejí traťového úseku Vlkov – Křižanov do definitivní nivelety, aby bylo možné v závěrečné fázi nickolejné výluky instalovat a rektifikovat závěsy a lano trakčního vedení pro uvedení do provozu.</i></p>
Délka stavebního postupu	8 dnů, 01. 09. 2024 až 08. 09. 2024;
Výluky traťových kolejí	<b><i>V úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov vyloučena obě traťové koleje.</i></b>
Výluky staničních kolejí	<b><i>V ŽST Vlkov u Tišnova vyloučeno brněnské zhlaví sudé kolejové skupiny.</i></b>
Omezení rychlosti	<i>V blízkosti stavebních prací omezena rychlost na 50 km/h dle potřeby.</i>
Dopravní opatření	<b><i>Nickolejný provoz (viz kapitoly 0 a Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.).</i></b>

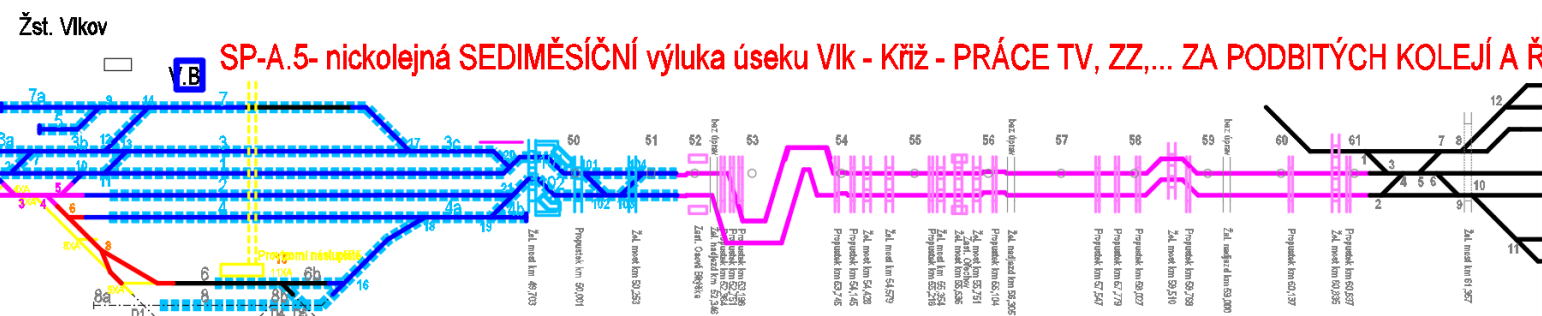
## Stavební postup SPA-5

Výstavba, ŽST Vlkov u Tišnova – ŽST Křižanov (mimo)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Řikonín – Křižanov.
Rozsah prací	<p>Poslední měsíc nickolejné výluky ve fázi A-5, v září roku 2024, se provedou zmiňované závěrečné práce na trakčním vedení, ale také v ostatních profesích, kdy je již poloha traťových kolejí směrově i výškově definitivně fixována.</p> <p>V železniční stanici Vlkov již za staveništního provozu a obslužného provozu vleček v liché skupině započnou práce na sudém řikonínském zhlaví a na koleji č. 4, které budou pokračovat i v závěrečném stavebním postupu B po skončení nickolejné výluky.</p> <p>Podstatné je ještě v této fázi A-5 položit výhybky č. 3, 4 a 5 a zapojit je do definitivního zabezpečovacího zařízení.</p> <p>Obsluha vleček bude zajištěna ve směru od Řikonína po traťové koleji č. 1 přes lichou skupinu. K obracení lokomotiv je možno opět využít křižanovské vjezdové spojky.</p> <p>Minimálně jedno nástupiště v obvodu Vlkov-Osová k dispozici pro končící vlaky od Brna, přestup na NAD nově realizován až zde.</p>
Délka stavebního postupu	22 dnů, 09. 09. 2024 až 30. 09. 2024;
Výluky traťových kolejí	<p><b>V úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov vyloučena obě traťové koleje.</b></p> <p><b>V úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova vyloučena 2. traťová kolej.</b></p>
Výluky staničních kolejí	<b>V ŽST Vlkov u Tišnova vyloučeno brněnské zhlaví sudé kolejové skupiny.</b>
Omezení rychlosti	V blízkosti stavebních prací omezena rychlost na 50 km/h dle potřeby.
Dopravní opatření	<b>Nickolejný provoz (viz kapitoly 0 a Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.).</b>

## Stavební postup SPB

Výstavba, ŽST Vlkov u Tišnova – ŽST Křižanov (mimo)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Řikonín – Křižanov.
Rozsah prací	V závěrečném stavebním postupu B se ve dvou měsících od 1. října do konce grafikonu vlakové dopravy 7. prosince 2024 dokončí jak sudá skupina železniční stanice Vlkov, tak se také provedou závěrečné drobné dokončovací práce ve všech profesích v rámci celých obou staveb včetně odvozu přebytečného materiálu a úklidu staveniště.
Délka stavebního postupu	68 dnů, 01. 10. 2024 až 07. 12. 2024;
Výluky traťových kolejí	<b>Bez nároku.</b>
Výluky staničních kolejí	<b>V ŽST Vlkov u Tišnova vyloučeny koleje č. 4 a 6.</b>
Omezení rychlosti	<p>01. 10. 2024 až 14. 10. 2024 pomalá jízda 50 km/h v obou traťových kolejích v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov.</p> <p>V blízkosti stavebních prací omezena rychlost na 50 km/h dle potřeby.</p>
Dopravní opatření	<b>Prvních 14 dní nutno počítat s výraznějším zpožděním vlaků, jinak drobná omezení řešitelná za provozu.</b>





Na základě požadavku objednatele (Správa železnic 14. 4. 2020) se z hlediska organizace práce zhotovitele na staveništi pro optimalizaci plnění harmonogramu stavby předpokládají tato opatření:



**Výkonná výsuvná dieselová osvětlovací souprava.**



Zimní technologická přestávka se uvažuje v délce jednoho měsíce.

Při realizaci stavby se předpokládá využití denní pracovní doby ve dvousměnném provozu 7 dnů v týdnu, se 14ti hodinovou pracovní dobou.

Vybrané činnosti, budou realizovány **v nočních směnách** v souladu ustanoveními § 78 odst. 1 písm. J a další) zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, bezpečnostních opatření definovaných v části B.10 BOZP. Tyto noční směny budou projednány s orgány ochrany veřejného zdraví. Organizací prací

na staveništi je třeba zajistit, aby se v nočních výlukách neprováděly hlukově náročné práce (například používání pneumatických kladiv, řezání na okružní pile a podobně).

Následný zkušební provoz slouží k ověření funkce dokončené realizované stavby jako celku. Zkušební provoz bude povolen na základě technickobezpečnostní zkoušky.

Zkušební provoz je navržen 6 měsíců od dokončení stavby.

#### **p) Požadavky na výluky veřejné dopravy,**

Viz předchozí kapitola o)

## q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění bude předmětem konkurzního řízení, nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že plochy zařízení staveniště si dodavatel, nebo dodavatelé, zřídí podle vlastního uvážení, a to v prostoru stavby na plochách navržených v této PD. Umístění vedení stavby se předpokládá rovněž na některé z těchto ploch v kancelářských buňkách. Nejvhodnější z nich je k tomuto účelu umístění vedení stavby plocha přímo v žst. Vlkov – plocha ZS km 49,2.

Umístění a rozmístění ploch zařízení staveniště je v optimální blízkosti stavby tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Technické i sociální vybavení ploch zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Plochy zařízení staveniště jsou zakresleny v koordinačních situacích a vyobrazeních zelenou barvou. Tyto areály budou sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Rovněž tak zde budou buňky jako kancelář a šatna, případně jídelna. Areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasicími přístroji. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepříznivě počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

Plochy zařízení staveniště budou vybaveny kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

Nebudou zde parkoviště pro nákladní automobily či stavební stroje. Ty budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách ve stavebních dvorech dodavatelů, kde kromě lepší ochrany životního prostředí bude zajištěna i jejich lepší ostraha. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízení staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Pro krátkodobá stání automobilů či techniky bude v každém areálu potřebný počet zachytných plechových nádob proti zamezení úkapů ropných látek. Rovněž tak bude ve skladištní buňce zajištěno několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků při případné poruše mechanismů.

Vjezd pro automobily a vstup pro pěší do oploceného areálu ZS budou samostatné a pro bezpečnost pracovníků ještě odděleny zábradlím.

Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel.

Kritériem pro výběr subdodavatelů je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou k Dispozici ve Velké Bíteši, Velkém Meziříčí, případně v Brně. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení.

Zřízení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních a přístupových komunikací je navrženo provádět před započatím prací ve stanici.

Návoz materiálu je uvažován převážně po železnici, vlastní staveništní doprava je pak umožněna v převážně většině případů silniční dopravou.

Plochy narušené stavbou a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkypří a osejí travním semenem.

**Některé plochy ZS a komunikace, zpevňované pro potřeby stavby, mohou, po dohodě s investorem v zájmu správců nebo uživatelů, zůstat ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).**

Při realizaci stavby nesmí být znečišťovány místní a silniční komunikace, materiál nelze skladovat na vozovce. Při realizaci stavby je třeba zabezpečit minimální prašnost zavedením vhodných opatření (zkrápění, čištění komunikací a použité mechanizace).

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a v dalších stávajících ochranných pásmech inženýrských sítí a pozemních komunikací. Před zahájením stavby budou veškeré stávající inženýrské sítě vytýčeny a během stavby budou chráněny v celém obvodu staveniště, na plochách ZS a komunikacích, vhodným a se správcem sítě dohodnutým technickým opatřením (zapanelování, obednění, informační tabule o podjíždění vzdušného vedení s uvedením ochranného pásma, instalace varovných desek se šikmým žlutočerným vzorem v podjezdové výšce pod vzdušným vedením, ochranné sítě, tabule „trasa inženýrských sítí“, závory, zábrany apod. viz ilustrační obr.)



V průběhu stavby musí být zajištěna bezpečnost osob pohybujících se v okolí stavby. Stavba musí být řádně označena informační tabulí s uvedením investora, zhotovitele, jména a kontaktu na stavbyvedoucího a s uvedením dalších informací.

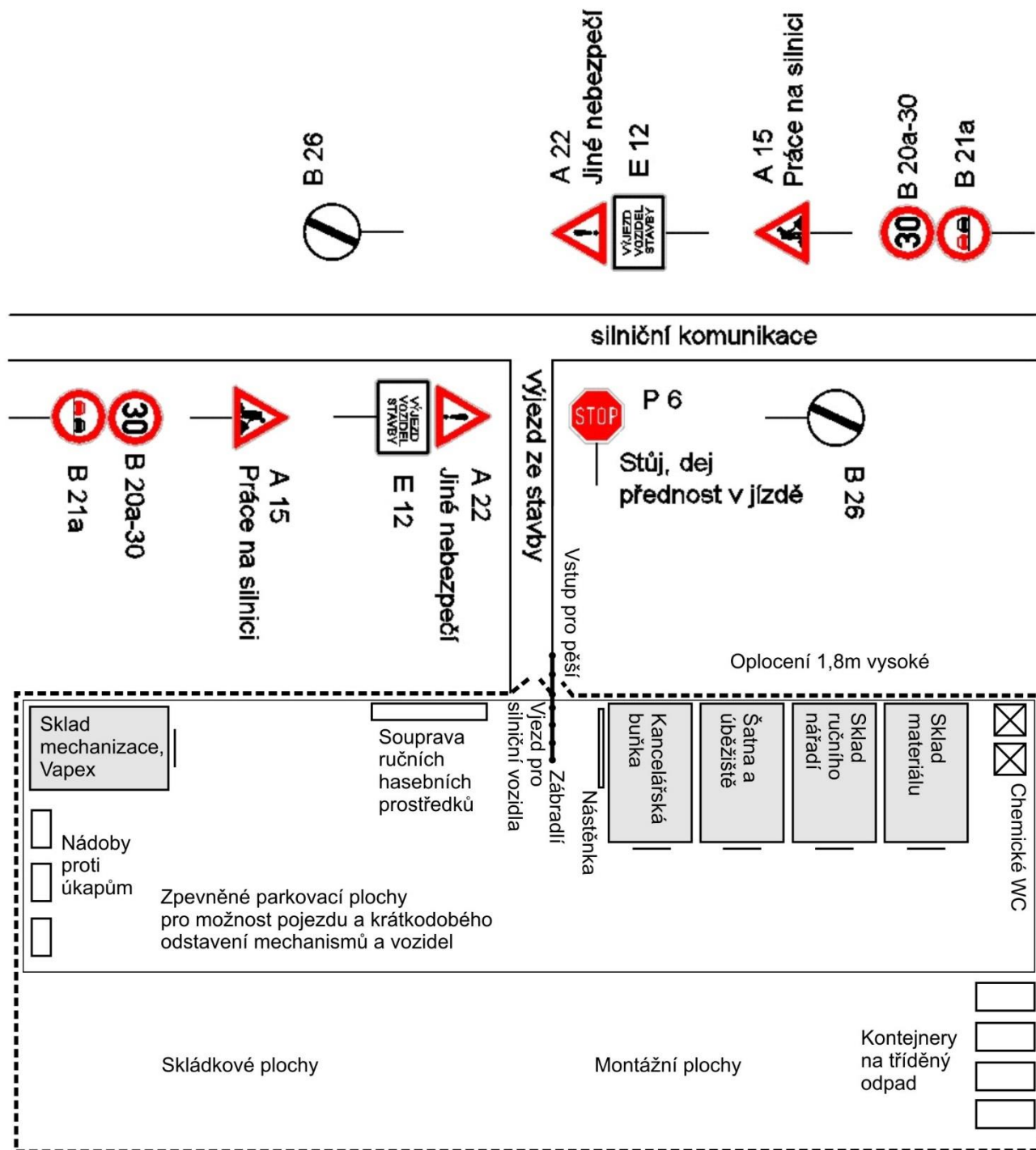
V bezprostřední blízkosti u vchodu bude umístěna kancelářská buňka s ostrahou, kde bude evidence přítomnosti pracovníků. Na této buňce budou vyvěšeny identifikační údaje o stavbě, požární a evakuační plán pro toto staveniště, seznam členů požární hlídky, veškerá potřebná telefonní čísla jednotek záchranného systému. Dále zde bude vyvěšeno oznámení o zahájení prací zaslané oblastnímu inspektorátu práce, a tabule „Stavba povolena“ ze stavebního povolení.

Vzor nástěnky:

Identifi - kační údaje o stavbě	<b>Požární a evakuační plán</b>	<b>Seznam členů požární hlídky:</b> ----- -----	<b>Telefonní čísla:</b> <b>150</b> <b>155</b> <b>158</b> <b>112</b> ...	
<b>PLÁN BOZP</b>	<b>Oznámení o zahájení prací</b>			<b>STAVBA POVOLENA</b>

Typické uspořádání plochy areálu zařízení staveniště (uvedený obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje pro konkrétní plochy ZS, které si pro realizaci stavby vybere a dopravní značení projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace):





Kromě vytipovaných ploch zařízení staveniště budou v blízkosti upravovaných mostních objektů krátkodobě zřizovány plochy pro složení materiálu a techniky, potřebných pro stavební práce na spodních a nosných konstrukcích mostů a propustků. Tyto plochy budou definovány v dalším stupni PD, kdy bude detailně zpracována technologie prací na jednotlivých mostních objektech.

**ZS km 49,2 v žst. Vlkov**

Pozemek: drážní, ČD, a.s.

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná

**Katastrální území:** Vlkov u Osové Bítýšky [784087]

Č. parcely: 1581/1

Číslo LV: 305

Výměra: 51559 m<sup>2</sup>

Typ parcely: Parcela katastru nemovitostí

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Pozemek: drážní ČD, a.s.

Č. parcely: 1581/10

Číslo LV: 305

Výměra: 1239 m<sup>2</sup>

Typ parcely: Parcela katastru nemovitostí

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Č. parcely: 1581/6

Číslo LV: 305

Výměra: 3064 m<sup>2</sup>

Typ parcely: Parcela katastru nemovitostí

Způsob využití: jiná plocha

Druh pozemku: ostatní plocha









*Předpokládá se, že z 50% budou využity pouze frakce 32 - 63 mm do šterkového lože, ze 30% bude frakce 32 - 8 mm použita jako šterkodrt' do podkladních vrstev zapuštěného kolejového lože (před znovupoužitím bude provedena nová analýza na obsah NEL v sušině) a 20% ze zpracovávaného šterkového lože -jemná frakce 0 - 8 mm bude od třídiče odvezena ke zneškodnění - do násypů, ke zpevnění cest apod. **Plocha ve směru k budovám železniční stanice bude odstíněna dostatečným oplocením proti hluku a prachu.***

	rok/měsíc	rok/měsíc
--	-----------	-----------



stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby byla důsledně dodržovaná následující opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel:

1. Použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována. Zkrápění bude v provozu vždy, kromě deštivého počasí a teplot klesajících pod 3°C.
2. Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.
3. Maximální výkon recyklační linky bude 100 t/hod, po dobu max. 10 hodin za den.
4. Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – viz níže.
5. Recyklační základna bude provozována pouze za dobrých rozptylových podmínek (ne za inverzního počasí).
6. Recyklovaný materiál (mezideponie) a zařízení staveniště budou pravidelně kropeny. V případě delšího uložení a nevyužívání mezideponie (déle než dva týdny), bude mezideponie zakrytována, případně zatravněna.
7. Zařízení staveniště bude pravidelně skrápěno a uklíženo, pravidelně čištěny budou rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a technika přepravující stavební materiál. Pravidelně kropena bude rovněž mezideponie skladovaného zrecyklovaného materiálu a materiálu určeného k recyklaci.







**ZS km 52,3** v zastávce Osová Bitýška

Určení: **Plocha ZS, skládková a montážní plocha.**

Pozemek: drážní, ČD, a.s.

Plocha: 145 + 118 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: nezpevněná.

Dopravní napojení: z přednádražního prostoru, smyčky od silnice I/37

**Katastrální území:** Osová Bitýška [713350]

Č. parcely: 3345/1

Číslo LV: 234

Výměra: 90634 m<sup>2</sup>

Typ parcely: Parcela katastru nemovitostí

způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Pozemek: drážní – SŽDC s.o.

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

1	1142365.24	628344.23
2	1142347.69	628339.67
3	1142357.97	628300.08
4	1142375.77	628304.70

5	1142394.66	628267.73
6	1142383.12	628270.01
7	1142377.10	628269.17
8	1142369.45	628263.81
9	1142373.79	628247.20
10	1142377.75	628246.50
11	1142383.45	628246.13
12	1142388.53	628248.17
13	1142395.24	628253.96
14	1142396.60	628254.83







**ZS km 54,4**

Určení: **skládková a montážní plocha.**

Pozemek: drážní – SŽDC s.o.

Plocha: 117 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: nezpevněná.

Dopravní napojení: od silnice I/37

**Katastrální území:** Osová Bitýška [713350]

Č. parcely: 3203

Číslo LV: 234

Výměra: 13904 m<sup>2</sup>

Typ parcely: Parcela katastru nemovitostí

způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Pozemek: drážní – SŽDC s.o.

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

1	1140688.50	629621.89
2	1140683.80	629619.20
3	1140691.47	629605.52
4	1140696.45	629599.21
5	1140696.82	629599.14
6	1140697.60	629603.29
7	1140692.42	629616.74









## ZS km 55,6

Určení: **skládková a montážní plocha vyjma skládky sybkých materiálů.**

Pozemek: drážní – SŽDC s.o.

Plocha: 1873 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: nezpevněná.

Dopravní napojení: od silnice I/37, z přednádražního prostoru

**Katastrální území:** Ořechov u Křižanova [712663]

Č. parcely: 1564/1

Číslo LV: 78

Výměra: 73117 m<sup>2</sup>

Typ parcely: Parcela katastru nemovitostí

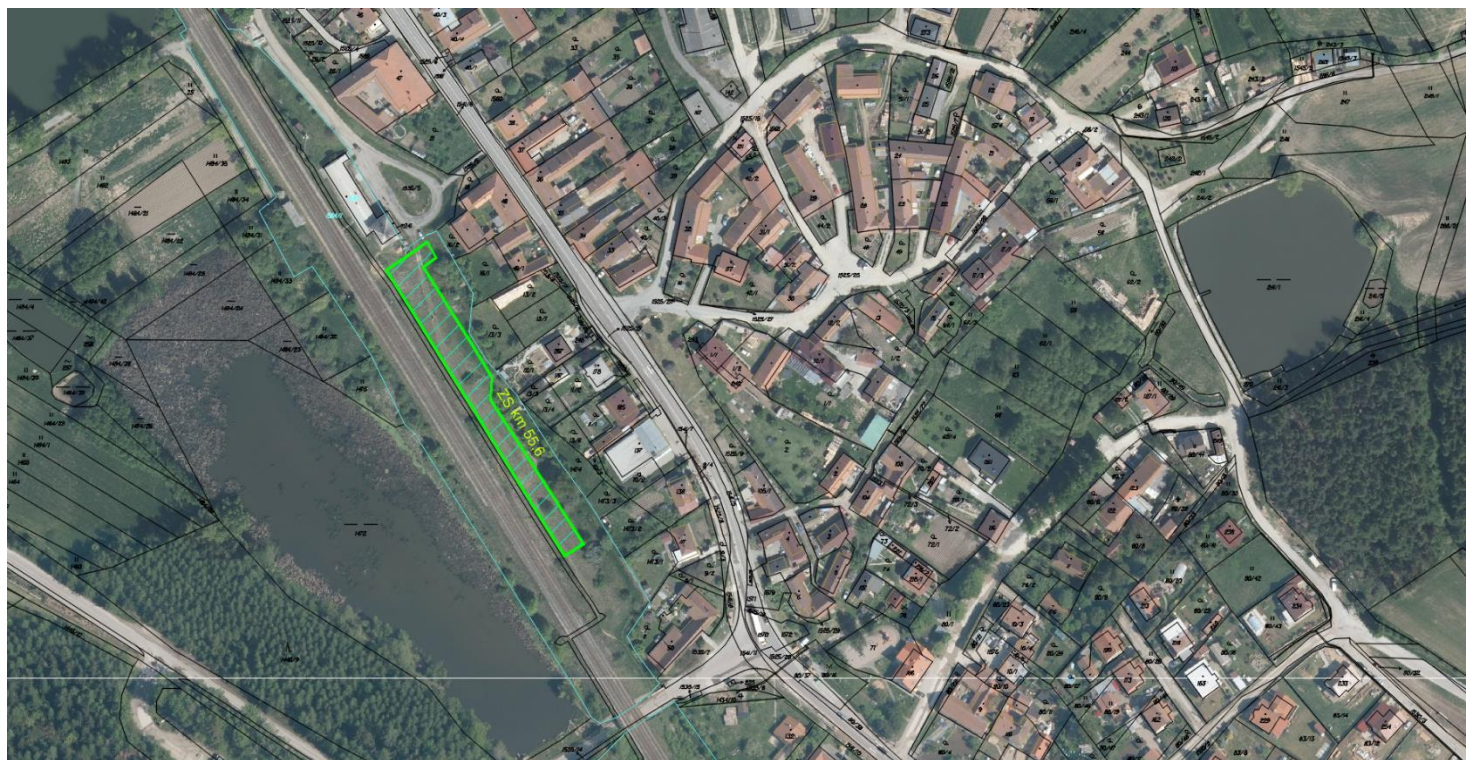
způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Pozemek: drážní – SŽDC s.o.

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

1	1139816.94	630316.48
2	1139808.65	630304.34
3	1139804.29	630298.15
4	1139811.20	630294.02
5	1139815.69	630299.92
6	1139850.05	630278.35
7	1139865.20	630269.03
8	1139874.99	630269.57
9	1139916.28	630243.08
10	1139939.86	630228.06
11	1139945.20	630236.54
12	1139910.15	630258.47
13	1139878.04	630278.30
14	1139859.58	630289.90
15	1139836.58	630304.05









## ZS km 56,2

Určení: **skládková a montážní plocha.**

Pozemek: drážní – SŽDC s.o.

Plocha: 140 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: nezpevněná.

Dopravní napojení: od silnice I/37

**Katastrální území:** Ořechov u Křižanova [712663]

Č. parcely: 1564/1

Číslo LV: 78

Výměra: 73117 m<sup>2</sup>

Typ parcely: Parcela katastru nemovitostí

způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Pozemek: drážní – SŽDC s.o.

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

1	1139301.41	630678.69
2	1139308.01	630685.34
3	1139351.01	630642.70
4	1139344.42	630636.06





**Demontážní základna železničního svršku** se předpokládá vedle koleje č. 6 v žst. Řikonín.

Traťový úsek Řikonín – Vlkov bude v době nickolejné výluky k dispozici pouze pro pracovní vlaky a obsluhu vlečků. Návozy kolejových polí v tomto traťovém úseku proto nebudou omezovat železniční dopravu. Kolej č. 6 je bez trakce, takže nakládka a vykládka pomocí jeřábu zde bude možná.

### **Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení**

Počet pracovníků na stavbě je věcí dodavatelů, jejich sociální zabezpečení si zajišťují dodavatelé svými kapacitami.

### **Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby**

Provádění jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude realizováno různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Provádění jednotlivých PS a SO stavby bude probíhat za částečně nebo úplně vyloučeného železničního provozu.

Při výstavbě je nutné rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací, apod.

Stavební objekty a provozní soubory mají v projektové dokumentaci stanoveny technologické postupy výstavby, které je nutno dodržovat, i specifické požadavky na bezpečnost práce. Důležitá je požární bezpečnost při svařování kovů i PVC, či jiných izolací a podobně. Při výkopech rýh je třeba dbát na kvalitu bednění, pažení a průběžnou kontrolu jejich stavu.

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákoleníky, obuv s kovovými špičkami apod. dle charakteru jednotlivých prací.

Na každém pracovišti vždy bude stanovena bezpečnostní hlídka, která bude vizuálně střežit pohyb pracovníků a železniční, silniční či strojní techniky.

Realizace jednotlivých PS a SO bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Při souběhu prací těchto dodavatelů není nutné provádět z hlediska bezpečnosti práce zvláštní opatření, kromě zapínání elektrického vedení do provozu. Zde je nutná vzájemná koordinace postupu prací.

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací je nutné brát zřetel na stávající podzemní inženýrské sítě.

S velkou odpovědností je nutné zabezpečit při předávání stavenišť vytýčení všech podzemních inženýrských sítí. Bez vytýčení nesmí být zahájeny jakékoliv zemní práce. Vzhledem k tomu, že existující podzemní řády většinou nejsou u správců řádně výškopisně a polohopisně zdokumentovány, je nutné před zahájením stavby, nejpozději při předávání stavenišť, tyto vytýčit.

Při výstavbě je nutné respektovat ochranná pásma:

- organizací spojů
- vodáren, kanalizací
- energetických podniků
- pozemních komunikací
- vodních toků
- pozorovacích objektů ČHMÚ

Při manipulaci s jeřábem v blízkosti silnoproudých elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele.

Ochrana pásma el. vedení (venkovních) od krajního vodiče na každou stranu:

do 35 kV – 10m

do 110kV – 15m



do 220kV – 20m.

Souběh prací a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí zhotovitele a stavebního dozoru investora.

**Při provádění stavebních prací platí všechny obecně platné předpisy OBP (vlastní staveniště se nachází na drážním pozemku, kde platí předpisy SŽDC Bp1. Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají patřičná oprávnění a proškolení. Svářeči státní svářečskou zkoušku, řidiči a strojníci mechanismů příslušná oprávnění, totéž strojníci posunujících lokomotiv, strojníci kolejových jeřábů a mechanismů.**

Při provádění stavebních a montážních prací je nutno dodržovat zejména tyto bezpečnostní předpisy:

Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6

zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon)

silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace např.:

- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- SŽDC D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
- SŽDC D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace
- SŽDC D6 Předpis pro tvorbu a zpracování technologických pomůcek ke grafikonu vlakové dopravy
- SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení provozu
- SŽDC D7-2 Organizování výlukových činností
- **SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí**
- **SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizace“, dále předpisem SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“**
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z 11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
- **SŽ S8 Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel**
- **SŽDC S3 „Železniční svršek“**
- **SŽ S4 „Železniční spodek“**
- **SŽ Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“**
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.
- SŽ R 14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.
- SŽDC T1 Telefonní provoz
- SŽDC T7 Rádiový provoz
- **SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.**
- SŽDC T113 Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení“.
- SŽDC T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- **SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách**
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Směrnice SM108 o postupu při užívání kamerových systémů
- SŽDC PO-01/2019-GR Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“
- SŽDC S5 Správa mostních objektů
- **SŽ SM100 Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách**
- **SŽ SM103 Řešení ekologických škodných událostí**
- SŽDC E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek
- SŽDC E3 „Předpis pro trakční napájecí a spínací stanice“
- SŽDC E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie

- SŽDC E6 „Předpis pro činnost elektrodyspečinků“;
- SŽDC E8 „Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení“
- SŽDC E10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení
- SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
- Předpis SŽDC (ČSD) T123 Údržba reléových zabezpečovacích zařízení
- **SŽDC Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“**
- **služební rukověť SŽ SR70 „Číselník železničních stanic a dopravně významných míst“**
- TNŽ\_34\_3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách.

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, náhleníky, obuv s kovovými špičkami apod. dle charakteru jednotlivých prací.

Současně jsou pracovníci dodavatelských organizací povinni dodržovat veškeré podnikové instrukce a nařízení související s bezpečností práce.

Zemní těleso, které bude odtěžováno, obsahuje množství podzemních sítí, podélných i příčných. Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoli práce prováděné v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypískání a sondy budou provedeny na náklad zhotovitele stavebních prací a jsou podkladem pro zahájení prací. Výstavbou nesmí být narušeny nově zbudované sítě jakéhokoliv charakteru.

#### Sociální náležitosti

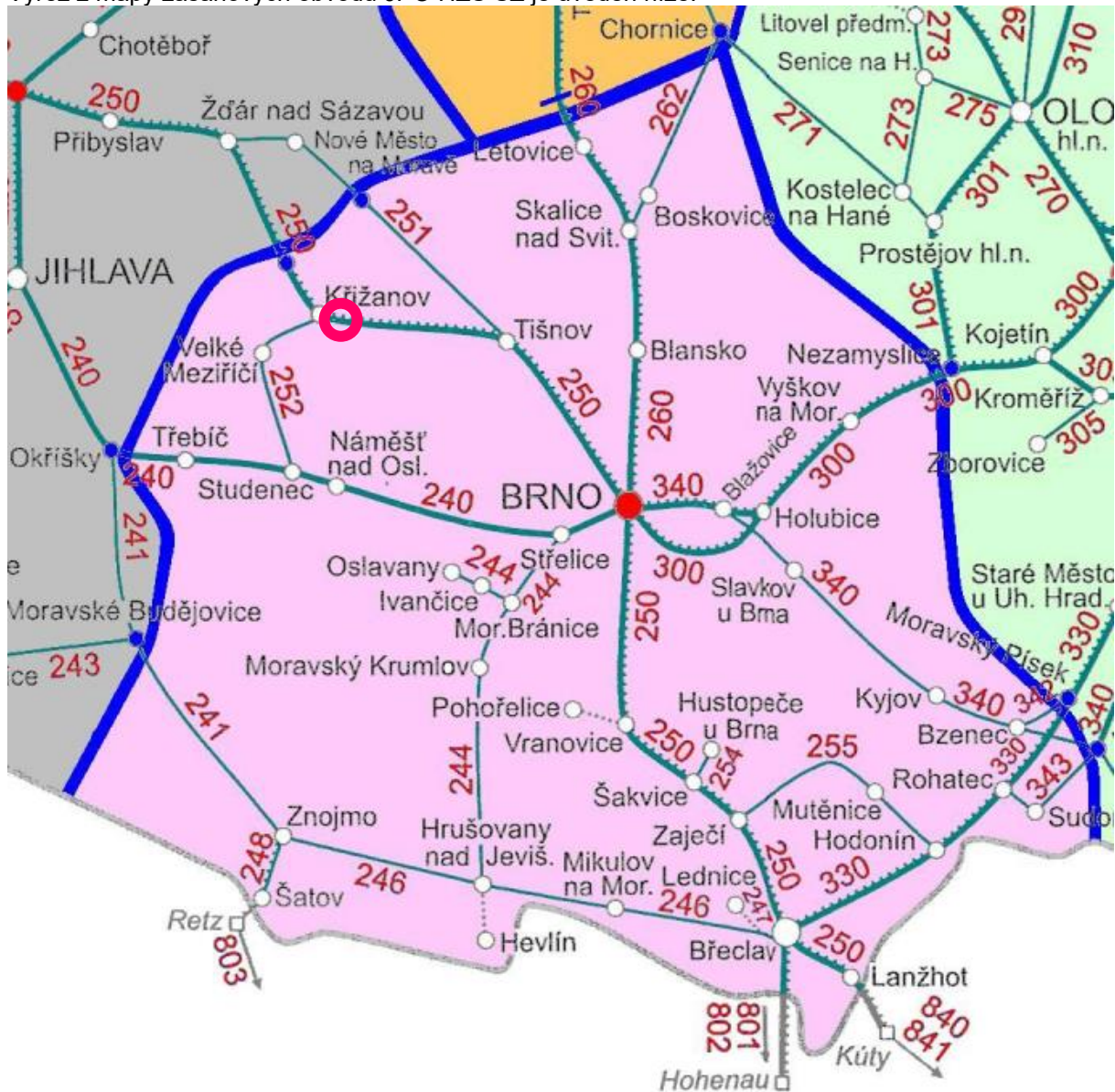
- lékařská služba v Blansku a v Brně
- policejní stanice v Blansku a v Brně
- hasičská záchraná stanice v Blansku a v Brně

#### Požární bezpečnost

#### **HZS SŽ - JPO Brno (724 296 699).**

Telefonní kontakt na ohlašovu požáru – operační středisko HZS SŽ JPO Brno je: **972 624 150 a 972 624 444.**

Výřez z mapy zásahových obvodů JPO HZS SŽ je uveden níže:



Dojde-li v souvislosti s výkonem stavebních prací v okolí plynového vedení popř. v jeho blízkosti k úniku plynu, je stavebník/zhotovitel stavby povinen zejména:

- ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239
- informovat územně příslušné operační a informační středisko hasičského záchranného sboru č. tel. 112
- informovat prostřednictvím operačního střediska **HZS SŽ - JPO Brno** provozního dispečera pro řízení provozu Centrálního dispečerského pracoviště, který řídí provoz v předemných traťových úsecích
- zastavit práce, vypnout motory strojů
- neužívat otevřený oheň, elektrické spotřebiče a jiné iniciační zdroje (zejména mobilní telefony, radiostanice, fotoaparáty) v místě vzniku výbušné atmosféry (nebezpečí zapálení výbušné směsi)
- zabránit přístupu nepovolaným osobám na staveniště s únikem plynu
- vyrozumět uživatele bezprostředně ohrožených – přilehlých nemovitostí o úniku plynu

Hasičský záchranný sbor musí dostat situaci se zákresem stavby a jednotlivými zařízeními staveniště s přístupovými trasami.

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

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.



Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasícími přístroji a soupravou ručních hasebních prostředků. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější. Staveniště bude vybaveno požárními informačními značkami:



Požární hadice

Požární žebřík

Hasicí přístroj

Ohlašovna požáru

Požární výtah



Směrovka(dolů, vlevo, vpravo nahoru)  
k zařízení požární ochrany  
(lze použít s dodatkovou tabulkou)

Stavba je z hlediska zabezpečení požární ochrany posuzována podle platných norem a předpisů PO, zejména ČSN EN 50110-1, ČSN 73 0802, ČSN 73 0834, TNŽ 34 2612 Ochrana zabezpečovacích zařízení před požárem, ČSN 73 0873, ČSN 65 0201, SŽ R 14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

#### **Zásady činností při vzniku mimořádné události.**

##### ***Při zpozorování požáru, nebo jiné mimořádné události je každý povinen:***

- provést nutná opatření k likvidaci události a zamezení jejího šíření (vyprostit zraněné osoby a poskytnout první pomoc, vypnout zařízení, uzavřít uzávěry, zasáhnout hasícími přístroji, hydranty, ohraničit únikové cesty, být nápomocen členům požární hlídky). Dle svých schopností a možností poskytnout pomoc při evakuaci a poskytnout jinou pomoc při hasebním zásahu, nebo vyproštění osoby.
- Varovat osoby v okolí místa události – vyhlásit poplach, provést nutná opatření k záchraně ohrožených osob.
- Ohlásit událost nadřízeným a havarijním službám (hasiči, policie, zdravotní záchranná služba), případně zajistit ohlášení prostřednictvím pověřené osoby na ohlašovnu požárů, policii, zdravotní záchrannou službu.

##### ***Způsob a místo ohlášení mimořádné události:***

Mimořádnou událost, nebo úraz je třeba ohlásit neprodleně osobně, nebo prostřednictvím osoby pověřené, nebo pomocí mobilního telefonu.

Telefonní čísla jednotek záchranného systému jsou následující:

- 150 Hasičský záchranný sbor
- 155 Lékařská záchranná služba
- 158 Policie ČR
- 112 Integrovaný záchranný systém.

**V HLÁŠENÍ UVEĎTE: KDO VOLÁ, KDO JSTE, CO SE STALO, ROZSAH UDÁLOSTI A OHROŽENÍ OSOB, ČÍSLO SVÉ TELEFONNÍ STANICE.**

Zhotovitel, který bude provádět stavební práce, zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování **Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.**

**Před zahájením provozu musí být do dokumentace požární ochrany správce zařazeny:**

- zpráva o revizi elektrických zařízení a zpráva o kontrole, zabezpečené ve stanoveném termínu nebo lhůtě osobou, která je oprávněna revize kontroly, údržbu a opravy provádět,
- doklady o kontrolách provozuschopnosti všech instalovaných požárně bezpečnostních zařízení obsahující náležitosti §7 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů tj. nejen ucpávek (nátěry, nástřiky, obklady, zdvojené podlahy, podhledy, nouzové/protipanické osvětlení, TOTAL STOP, požární uzávěry, apod.) a související průvodní dokumentaci jejich výrobce (§1 písm. k) vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů);
- doklady o kontrole provozuschopnosti instalovaného přenosného hasicího přístroje obsahující náležitosti §9 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů včetně dokladu výrobce o stanovení počtu, hasicí schopnosti a jeho doporučeném umístění;

Tyto doklady budou zhotovitelem předány správci objektu a stanou se nedílnou součástí dokumentace požární ochrany.

## A.1 Identifikační údaje

### A.1.1. Údaje o stavbě

**Název stavby:** Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) - Křižanov (mimo)

**Místo stavby:** železniční trať dle knižního jízdního řádu č.250  
Tišnov – Křižanov, úsek Vlkov u Tišnova –  
Křižanov (mimo)

**Kraj:** Vysočina

**Správní obec:** Velká Bíteš, Velké Meziříčí

**Katastrální území:** Osová, Osová Bítýška, Ořechov u Křižanova, Křižanov, Sviny u Křižanova, Kozlov u Křižanova

**Parcelní čísla:** k.ú. Osová : 505, 506, 173

k.ú. Osová Bítýška: 3345, 3660, 3671, 3057. 3056, 3058, 3344, 3212, 3203, 3346, st. 3661, 3663, 3662, 3664, 3090, st. 4378

k.ú. Ořechov u Křižanova : 1562, 1563, 1564/1, 1535/1, 951, 1541/3, 845, 844, 876/3, 1535/11, 1535/14, 808/1, 952, 1535/5, 1535/6 ,1539/1

k.ú. Křižanov : 2364, 1226/17

k.ú. Sviny u Křižanova : 1134, 1142

k.ú. Kozlov u Křižanova : 957, 945/1, 958/1, 958/2, 959/1, 938/1, 556, 34

**Předmět dokumentace:** Zvýšení traťové rychlosti, rekonstrukce žel. svršku a spodku, rekonstrukce mostních objektů, rekonstrukce trakčního vedení, modernizace silnoproudého, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, rekonstrukce zastávky Osová Bítýška, a Ořechov

**Stupeň:** Dokumentace pro stavební povolení zpracovaná dle vyhlášky č.146/2008 Sb.

**Odvětví:** železniční doprava, stavba dráhy

### A.1.2 Údaje o stavebníkovi

**Stavebník :** **Správa železnic, státní organizace**  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

**Organizační jednotka:** Stavební správa východ (organizační jednotka)  
Nerudova 1, 779 00 Olomouc

**Ústřední orgán:** Ministerstvo dopravy ČR  
Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1

### A.1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

**Zpracovatelé:** **SUDOP BRNO, spol. s r.o.**  
Kounicova 688/26, 611 36 Brno  
IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417



Hlavní inženýr projektu:

**Ing. Jiří Pelc (ČKAIT 1004337, obor IT00)**

Projektanti za jednotlivé profese:

Železniční svršek a spodek:

Ing. Petr Rotschein (ČKAIT 0200118, obor: ID00)

Pozemní komunikace:

Ing. Petr Kapoun (ČKAIT 1003423, obor: ID00)

Mostní objekty:

Ing. Radomír Hanák (ČKAIT 1004457, obor: IM00)

Zabezpečovací zařízení:

Ing. Miroslav Šerý (ČKAIT 1001674, obor IT00)

Sdělovací zařízení:

Ing. Josef Naništa (ČKAIT 1000472, obor IT00)

Silnoproudá zařízení:

Ing. Jan Zářecký (ČKAIT 1004880, obor: IT00)

Trakční vedení

Ing. Radoslav Molák (ČKAIT 1004749, obor: IT00)

Pozemní objekty:

Ing. Stanislav Kašpárek (ČKAIT 1000612, obor: IP00)

Inženýrské sítě:

Ing. Bohdan Plch (ČKAIT 1004094, obor: IV00, TE02)

Životní prostředí:

Ing. Dalibor Vostal (8114/ENV/07)

Geodet:

Ing. Jan Klecker (1051/95)