

B.8 – TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah:

1	CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ.....	2
1.1	OBVOD STAVENIŠTĚ.....	3
2	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	3
3	MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU	4
4	DOPRAVNÍ STAVBY	4
4.1	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	4
4.2	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	4
4.3	ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU VOZIDEL IZS.....	5
4.4	PROVIZORNÍ PŘÍSTUPOVÁ KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ – OBCHOZÍ TRASA.....	6
	V RÁMCI STAVBY, PŘED UZAVŘENÍM CHODNÍKU POD MOSTEM BUDE ZŘÍZENA PROVIZORNÍ PŘÍSTUPOVÁ KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ – OBCHOZÍ TRASA. TATO JE POPSÁNA V TZ SO 10-11-01	6
5	ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ	6
5.1	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	6
5.2	OCHRANA DŘEVIN	7
5.3	OSTATNÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA	7
6	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH A PROVÁDĚNÍ VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ.....	8
7	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
8	ZÁSADY ODPADOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ	11
9	POPIS POSTUPU STAVBY	14
9.1	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY VÝSTAVBY.....	14
9.2	PŘEDPOKLÁDANÝ POSTUP PRACÍ A POUŽITÉ STROJE	14
	V RÁMCI STAVBY, PŘED UZAVŘENÍM CHODNÍKU POD MOSTEM BUDE ZŘÍZENA PROVIZORNÍ PŘÍSTUPOVÁ KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ – OBCHOZÍ TRASA. TATO JE POPSÁNA V TZ SO 10-11-01	16
9.3	STAVEBNÍ POSTUPY A POPIS PRACOVNÍ ČINNOSTI	16
10	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU	20
11	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY	21
12	POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN	21
13	POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVNIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ	21
14	ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ TŘETÍCH OSOB.....	22
15	ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....	22
16	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BOZP.....	22

1 CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ

Stavba bude umístěna na pozemcích ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace, Města Moravské Budějovice, Českých drah, a.s., Krajské správy a údržby silnic Vysočiny, příspěvkové organizace a Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových (viz část dokumentace „Průvodní zpráva – A.1.1“) v k.ú. Moravské Budějovice. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemku ČD č. 1682/1 a č. 414/11 a na pozemku Správy železnic č. 427. Jedná se o zpevněnou část pozemku v žst. Moravské Budějovice a v žst. Jaroměřice nad Rokytnou.

Stavba se nachází v intravilánu obce Moravské Budějovice, v prostoru železniční stanice Moravské Budějovice a železničního mostu v km 138,187. V území se nachází stávající celostátní dráha trať č. 241 (dle KJŘ) Znojmo – Okříšky, která bude dotčena stavbou v km 137,790 – km 138,257 a regionální dráha trať č. 243 (dle KJŘ) Moravské Budějovice – Jemnice, která bude dotčena v km 0,218 – km 0,773. Dotčená trať se nachází na náspu. Na staveniště se mechanizace a materiál bude převážně dopravovat po drážním tělese a současně i po přilehlých komunikacích – zejména po silnici III/36069, silnici II/152 a silnici I/38.

Předmětem stavby je rekonstrukce mostu v km 138,187 na trati Znojmo – Okříšky. TÚ 1201 Retz (ÖBB) (část) – Kolín (mimo) je neelektrizovanou celostátní dráhou (DÚ 12 a DÚ G1) a regionální dráhou (DÚ GA), která není součástí transevropského konvenčního železničního systému (TEN-T). V místě stavby je vedena jedna traťová kolej směr Jemnice a jedna traťová kolej směr Znojmo.

V definičním úseku TÚDÚ 1201 12 Grešlové Mýto – Moravské Budějovice a TÚDÚ G1 žst. Moravské Budějovice je max. třída traťového zatížení s přidruženou rychlostí D4/80, průjezdný průřez Z-GC.

Maximální traťová rychlost je v TÚ 1201 Retz (ÖBB) (část) – Kolín (mimo) až 90km/h.

Rekonstruovaný most se nachází v intravilánu obce Moravské Budějovice.

Zavedená traťová rychlost V100 v koleji hlavní tratě Znojmo státní hranice – Okříšky je na mostě a přilehlém oblouku km 137,880 – km 138,195 až do žst. Moravské Budějovice - 70 km/h – jedná se o propad rychlosti. V navazujících úsecích se stávající rychlost V100 mění na 75 km/h. Po rekonstrukci bude odstraněn tento propad rychlosti a návrh prvků je proveden na zavedení rychlosti V100=75km/h (návaznost na navazující úseky) a V130=80km/h (nyní po stavbě nebude zavedena - jedná pouze o prověření, že může být případně v budoucnu zavedena bez nutnosti vynaložení investičních nákladů na přestavbu mostu – nutno prověřit v ostatních částech trati).

Taťová rychlost na regionální trati Moravské Budějovice – Jemnice je 50km/h, v místě stavby na mostě a přilehlém oblouku km 0,317 – km 0,541 je zavedena 40 km/h, jedná se o propad rychlosti. V navazujících úsecích se rychlost V100 mění na 50 km/h. Po rekonstrukci bude odstraněn tento propad rychlosti a návrh prvků je proveden na zavedení rychlosti V100=50km/h a V130=55km/h (nyní po stavbě nebude zavedena - jedná pouze o prověření, že může být případně v budoucnu zavedena bez nutnosti vynaložení investičních nákladů na přestavbu mostu – nutno prověřit v ostatních částech trati). Max. třída traťového zatížení s přidruženou rychlostí C3/50km/h.

Na přípojnou trať, stejně jako do kolejové spojky výhybek č.1 a 2, se jezdí maximálně 40 km/h jedná se o propad rychlosti. Zbylá část znojmského zhlaví vyhovuje na rychlost 50km/h. Ve spojkách výhybek č.1 a 2 bude po rekonstrukci odstraněn tento propad rychlosti a jsou zde navrženy výhybky umožňující rychlost v obočné větvi V= 50km/h.

Hlavní náplní stavby bude rekonstrukce mostu v km 138,187 včetně železničního svršku (km 137,790 – km 138,257 v trati směr Znojmo a km 0,218 – km 0,773 v trati směr Jemnice) a spodku, odstranění propadů rychlosti. Dále bude náplní stavby rekonstrukce pozemní komunikace včetně přilehlého chodníku a rekonstrukce propustku v km 138,125.

V rámci železničního svršku budou rekonstruovány výhybky č.1 a 2 včetně spojky a nezbytných přípojí. Nově jsou navrženy výhybky č.1 a 2 tvaru J49 1:9-300 na betonových pražcích a to včetně přípojí.

V rámci železničního spodku bude provedena sanace – provedení nového PP pod nově navrženým železničním svrškem a podloží a ZKPP v prostoru mostu. Dále bude provedeno i odvodnění PP.

Dále bude provedena kompletní rekonstrukce mostního objektu v km 138,187 a částečná rekonstrukce (desková část vpravo trati) a sanace (klenbová část vlevo trati) propustku v km 138,125.

V rámci rekonstrukce bude řešena část komunikace III/36069 (ulice Pražská) v místě pod železničním mostem včetně přilehlého chodníku.

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

V zájmové oblasti se nachází vlečka č. 5155 „AGROVÝKUP a.s.“, která je zaústěna do dráhy celostátní v žst. Moravské Budějovice z koleje č.7 výhybkou č.12 v km 138,431, výhybkou č.16 v km 139,043 a výhybkou č.17 v km 139,074. Jejím vlastníkem je společnost Agrovýkup, a.s., Bezručova 1125, 676 02 Moravské Budějovice, IČO: 253 05 107 (kontaktní osoba: Jiří Pánek, vedoucí nákupního skladu, tel.: 606 684 246, jiri.panek@agrovyp.cz); provozovatel – Správa železnic, státní organizace. S ohledem na obsluhu vlečky a provoz nákladní dopravy je požadováno zachování možnosti objíždění HV v ŽST Moravské Budějovice po celou dobu výstavby.

1.1 Obvod staveniště

Obvod staveniště je dán hranicí trvalého, resp. dočasného záboru stavby. Lomové body obvodu staveniště jsou definovány v rámci výkresové části (viz dokumentace část E.5.5).

Stavba bude realizována na pozemcích vedených v KN jako ostatní plocha a zastavěná plocha a nádvoří. Kromě drážních pozemků ve vlastnictví investora, zasahuje stavba na pozemky Města Moravské Budějovice, Krajské správy a údržby silnic Vysočiny, Českých drah a Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území prakticky nezmění.

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.

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 – Koordinační situace“. Jejich poloha byla převzata z podkladů jednotlivých správců. Kopie zákresů správců jsou obsahem dokladové části E.5.

3 MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU

Přímo v místě stavby není možnost napojení na vodovodní řád nebo vedení el. energie. Je předpokládáno zásobování z mobilních zdrojů. Případné zapojení si zhotovitel projedná samostatně.

Jako WC 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 STAVBY

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 silnici III/36069 a místní komunikaci - ulici 1. máje.

Zhotovitelem stavby bude před započítím všech prací provedena pasportizace všech komunikací, které budou v rámci DIO a přístupů na staveniště používány. Veškeré komunikace po provedení prací budou uvedeny do původního stavu – vše co bude provedeno nad rámec předpokládaného rozsahu bude řešeno ve spolupráci s investorem jako vícepráce. Přesný rozsah těchto úprav nyní nelze stanovit.

4.2 Dopravně inženýrská opatření

Na silnici III/36069 bude v místě stavby provedena úplná uzavírka. Předpokládaná objízdná trasa pro vozidla do 3,5t bude vedena po místních komunikacích ul. Dopravní, ul. K Háji a ul. Havlíčkova a objízdná trasa pro vozidla nad 3,5t bude vedena po silnici I/38 na sjezd u obce Lažínky (viz část dokumentace „B.8“).

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

V ulici Mexická dojde k dočasnému upravení stávajícího svislého dopravního značení – svislé dopravní značení B2 Zákaz vjezdu všech vozidel nebude platná po dobu stavby.

Dopravně inženýrské rozhodnutí projedná dodavatel stavby v rámci své výrobní přípravné stavby s nezbytnou návazností na harmonogram prací. Předpokládá se uzavírka silnice III/36069 v prostoru mostu v délce 217 dní (předpoklad 02-09/2025).

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.

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě. Tyto sítě musí být před zahájením stavby vytyčeny a ochráněny před poškozením. Pohyb mechanismů po staveništi bude především po kolejích.

Po dobu úplného uzavření podjezdu na ulici Pražská bude zřízena provizorní přístupová cesta pro chodce – přístupová cesta nebude bezbariérová.

Na základě projednání připomínek bude provizorní přístupová cesta zřízena od přechodu pro chodce na ulici Pražská provizorním schodištěm k drážnímu tělesu cca k začátku výhybky č. 3. Ve vyloučené koleji bude v km 138,255 zřízen provizorní přechod přes koleje, který bude navazovat provizorní stezkou do ulice Mexická a dále do ulice Pražská. Před přechodem v km 138,255 bude umístěna výstražná značka „**Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný**“.

Zřízení přechodu pro chodce v km 138,255 bude zapracováno do výlukového rozkazu, který bude zpracován pro tuto akci.

Zhotovitelem stavby bude před započítím všech prací provedena pasportizace všech komunikací, které budou v rámci DIO a přístupů na staveniště používány. Veškeré komunikace po provedení prací budou uvedeny do původního stavu – vše co bude provedeno nad rámec předpokládaného rozsahu bude řešeno ve spolupráci s investorem jako práce. Přesný rozsah těchto úprav nyní nelze stanovit.

Práce v období zimní údržby KSÚSV:

Předpokládá se provádění stavby v období zimní údržby komunikací (období zimní údržby komunikací 30.10. – 31.3.). Toto období je z hlediska provádění nevhodné, avšak vzhledem k možnosti a koordinace výluk železničního provozu, je nezbytné v tomto období stavbu zahájit a provádět.

V období zimní údržby komunikací KSÚSV od 19.2.2025 - po 31.3.2025 (případně dle úpravy nařízení KSÚSV – prodloužení termínu zimní údržby) bude zhotovitel zajišťovat zimní údržbu komunikací v souladu s legislativou a předpisy od sjezdu z 1/38 na ulici Pražská přes ulici 1. Máje, nám. ČSA, Husova po nájezd na 1/38. Podrobně bude řešeno po podpisu SoD na předání staveniště nebo na samostatném jednání za účasti zhotovitele stavby, investora, KSÚSV a města Moravské Budějovice a to v dostatečném časovém předstihu, aby opatření byla realizovatelná.

4.3 Zajištění přístupu vozidel IZS

Během stavby musí být zajištěn nepřetržitý přístup pro vozidla integrovaného záchranného systému (IZS) do prostoru bytových domů v okolí stavby.

4.4 Provizorní přístupová komunikace pro pěší – obchozí trasa

V rámci stavby, před uzavřením chodníku pod mostem bude zřízena Provizorní přístupová komunikace pro pěší – obchozí trasa. Tato je popsána v TZ SO 10-11-01

Zřízení provizorní obchozí komunikace pro pěší a provizorního přechodu - bude zřízen před uzavřením komunikace a chodníku pod mostem, ale po vytržení železničního svršku a musí zde být minimální staveništní drážní doprava, přechod bude střežen proškolenými pracovníky zhotovitele stavby nebo pracovníky, které zhotovitel stavby zajistí, přechod bude uzavřen mobilním zábradlím přes koleje, které bude při výjimečném pojezdu staveništní dopravy odstraněn a bude přemístěn na provizorní přístupovou komunikaci a to nejdéle po dobu 10min. Toto vše včetně střežení zajistí zhotovitel stavby. Z obou stran přechodu bude provedeno značení - Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ ZN. A32b.

Upozornění: Dokončení chodníku pod mostem bude provedeno před odstraněním provizorní komunikace a spuštěním drážní dopravy včetně zvýšeným pojezdem staveništní dopravy tj. před pokládkou železničního svršku v tomto prostoru, před ASP apod.,- o. Nesmí zde být provozována ŽÁDNÁ DALŠÍ DRÁŽNÍ DOPRAVA a před odstraněním provizorního přechodu musí být spuštěn do provozu chodník pod mostem.

5 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ

5.1 Inženýrské sítě

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dochází ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Zde je nutno upozornit hlavně na střet inženýrských sítí ve správě SŽ, OŘ Brno, dále ČD Telematika a mimodrážních sítí (např. voda, kanalizace, elektro., apod.). Při provádění výkopových prací je zde nutné dbát zvláštní opatrnosti. **Před započítím prací je nutné veškeré sítě vytyčit a zejména u příčných přechodů provést kopané sondy.** V případě, že zde dojde k zjištění nedostatečné hloubky nebo dojde k jiné kolizi, je nutno řešit jejich přeložení na základě domluvy zhotovitele stavby s jejich správcem.

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

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

Stavbou nebudou dotčeny pozemky ZPF a PUPFL. V rámci stavby nejsou navržena žádná nová ochranná pásma. K zásahu do podzemních vod nedochází a nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

Přehled ochranných pásem:

- Dráhy – 60m od osy krajní koleje, nejméně ale 30m od hranice dráhy
- Kabelová vedení všech druhů napětí – od krajního kabelu na každou stranu 1,5m
- Zabezpečovací kabely – od krajního kabelu na každou stranu 1m
- Dálkové sdělovací kabely – šířka 2m v celé délce trasy, hloubka 3m, výška 3m
- Silnice I. tř. – 50m od osy vozovky
- Silnice II. a III. třídy - 15m od osy vozovky
- Ochranné pásmo lesa (PUPFL – 50m od okraje pozemku.

- 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 regionální ve vlastnictví České republiky (právo hospodařit s majetkem: Správa železnic, státní organizace)
- Ochranné pásmo silnice III/36069 ve vlastnictví Krajské správy a údržby silnic Vysočiny.
- Sdělovací, zabezpečovací a silnoproudá kabelizace ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace.
- Kanalizace ve vlastnictví Města Moravské Budějovice.
- Podzemní síť ve vlastnictví České telekomunikační infrastruktury a.s. (CETIN).
- Nadzemní a podzemní vedení VN a NN vedení ve vlastnictví společnosti EG.D, a. s.
- Kanalizace a vodovod ve vlastnictví VAS, a.s.
- Plynovod (STL) ve správě GasNet.
- Optické kabely a kabely TKR ve správě MAME Moravské Budějovice.
- Síť elektronických komunikací ve správě OptoNet Communication.
- Vedení a zařízení sítě elektronických komunikací společnosti Nej.cz.

5.2 Ochrana dřevin

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

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

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

5.3 Ostatní ochranná a bezpečnostní pásma

Stavba se nachází mimo území lokalit soustavy Natura 2000 a v okolí záměru se rovněž žádné lokality soustavy Natura 2000 nenalézají. Stavba se nenachází v CHKO ani v NP. K zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů. V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky ani jejich ochranná pásma. Stavbou nebudou dotčeny pozemky ZPF.

V rámci stavby nejsou navržena žádná 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 souvisejících 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 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 (platný 1.1.2021). Všichni pracovníci musí být pravidelně proškoleni z bezpečnostních předpisů, především pak z předpisu Bp1 a ze souvisejících norem a předpisů. Je nutno upozornit na všechny práce v blízkosti trolejového vedení, práce v blízkosti provozované koleje a práce na strojích. Práce prováděné v blízkosti provozované koleje je možné provádět pouze za stálého dozoru vyčleněného pracovníka, který plní funkci bezpečnostní hlídky a upozorňuje na blížící se vlaky. Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěštní předpisy.

Stavební činnost bude probíhat při vyloučeném, ale i při zachovaném drážním provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, jejich vybavení ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným drážním pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti. Toto je třeba zajistit jak organizačně, tak i technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništěm 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. 17/1992 Sb. a v souladu s ním (zejména §9, §11 a §17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech. Realizací navržené stavby, která se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, a která bude prováděna zejména na drážních pozemcích, nedojde ke zhoršení životního prostředí v zájmovém prostoru.

a) Posouzení vlivu na životní prostředí

Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

V zájmovém území stavby se nenachází zvláště chráněné území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, území stavby nezasahuje do vyhlášené ptačí oblasti ani do navržené evropsky významné lokality. Stavba se nachází v prostoru stávající železniční stanice Moravské Budějovice a přilehlému úseku železniční tratě.

Žádný registrovaný významný krajinný prvek se v řešeném prostoru stavby a v uvažovaných přístupech staveništní dopravy (nebo v přímé blízkosti) nenachází.

V bezprostřední blízkosti záměru se nenachází žádná EVL.

Předpokládá se, že stavba nemá vliv na území Natura 2000. Toto je uvedeno ve stanovisku Krajského úřadu Kraje Vysočina – OŽP č.j. KUJI 112481/2023 ; OZPZ 1347/2023

Návrh zohlednění podmínek ze závěrů zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Stavba vzhledem ke svému rozsahu a umístění (rekonstrukce stávajícího mostu a výhybek) nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Toto je uvedeno ve stanovisku Krajského úřadu Kraje Vysočina – OŽP č.j. KUJI 112481/2023 ; OZPZ 1347/2023

b) Ochrana vody a ovzduší

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

Ochranu ovzduší upravuje zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Průběhem stavebních prací bude dočasně ovlivněna lokální kvalita ovzduší. Na kvalitě ovzduší se negativně projeví především zvýšená frekvence automobilové dopravy (transport materiálu, stavební mechanizace) a vlastní plocha staveniště. Míra ovlivnění bude záviset zejména na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Manipulace se zeminou a stavebním materiálem (syhkými hmotami) bude zdrojem emisí tuhých částic a provozem stavebních strojů a nákladních automobilů budou vznikat emise ze spalování pohonných hmot.

Při realizace doporučujeme dodržet následující opatření pro zajištění ochrany ovzduší:

- Pravidelné čištění staveništních ploch a staveništních komunikací.
- Pravidelné skrápění komunikací s ohledem na povětrnostní podmínky.
- Kontrola technického stavu strojní techniky a podmínek na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
- Omezení volnoběhu nákladních automobilů a stavebních strojů na minimum.
- Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek o zrnitosti do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí. Sklady syhkých hmot umisťovat mimo obytnou zástavbu.

Znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby bude lokální, časově omezené a plně reverzibilní. Dodržením navrhovaných opatření bude významně omezen negativní vliv na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví. Dokončený záměr nebude zdrojem emisí.

c) Ochrana přírody a krajiny

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. 17/1992 Sb. a v souladu s ním (zejména §9,11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Realizací navržené stavby, která se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám a která bude prováděna zejména na drážních pozemcích a pozemcích ve vlastnictví města, nedojde ke zhoršení životního prostředí v zájmovém prostoru. V rámci stavby se provádí rekonstrukce železničního svršku, spodku a mostu včetně silnice v prostoru mostu a propustek. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů.

V dosahu vlivů posuzovaného záměru nejsou památné stromy, jejich skupiny ani stromořadí. Zájmové území se nenachází v přírodním parku a ani v jeho blízkosti není žádný vyhlášen.

V prostoru stavby ani v její těsné blízkosti není situován místní ÚSES. Stavba nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů a vodních děl. Stavba nezasahuje do památková rezervace ani do památková zóny. Stavba nevyvolá změnu ochranných a bezpečnostních pásem.

Dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa.

Stavba nezasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa, a ani není umístěna do vzdálenosti 50ti metrů od okraje lesa.

Dotčení vodních toků dle „Centrální evidence vodních toků“.

Prostorem stavby cca v km 138,050 evidence toků křížuje bezejmenný vodní tok 10191091, který nemá správce. Stavbou nebude dotčen.

d) Hluk a vibrace

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

Odbornou firmou bylo provedeno vzorkování a hodnocení odpadů z hlediska využitelnosti odpadů nebo z hlediska předání dalším oprávněným osobám dle zákona o odpadech. Vyhodnocení ze vzorkování je součástí samostatné části dokumentace P.1.2 – Vyhodnocení ze vzorkování. Vzorkována byla zemina z dobagrování mostních podpěr, asphalt z rekonstrukce komunikace, směsná stavební suť, štěrk z železničního svršku a štěrk z výhybky č.1 a z výhybky č.2.

8 ZÁSADY ODPADOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ

Obecně projektant upozorňuje na skutečnost, že stavební odpady je nutné v co největší míře recyklovat, případně je nutné postupovat v souladu s vyhláškou MŽP č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, která v § 42 upravuje nakládání s vybouranými stavebními materiály při odstraňování stavby. Tato vyhláška v příloze č. 24 vymezuje neznečištěné vybourané stavební materiály, které jsou vedlejším produktem atd.

Při nakládání se stavebními a demoličními odpady má v souladu s aktuálně platnou právní úpravou – zejména směrnicí 2008/98/ES o odpadech (článek 11, 2 b) a zákonem č. 541/2020 Sb. (§ 15, písm. f) jednoznačnou prioritu jejich materiálové využití před uložením na skládce. S nebezpečnými odpady může průvodce nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích. Odpady je možno převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí.

V průběhu přípravy a při realizaci stavby je nutné respektovat směrnici SŽ SM096 pro nakládání s odpady. Dne 8.6.2022 nabyla účinnosti novelizovaná směrnice SŽ SM096 pro nakládání s odpady, na jejímž základě zhotovitel stavby zpracovává Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby (viz příloha B.1 směrnice) a Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady (viz příloha B.2 směrnice).

Směrnice SŽ SM096 včetně jednotlivých příloh je dostupná na stránkách SŽ v záložce Stavby / Zakázky – Podklady pro zhotovitele – Další informace – Odpadové hospodářství.

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č.541/2020 Sb. a vyhláškou č. 8/2021 Sb. o katalogu odpadů, případně dalšími předpisy v odpadovém hospodářství (v platném znění). Průvodce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí.

Stavbou nejsou produkovány odpadní vody. Z hlediska napojení na síť je stavba napojena pouze na elektrickou síť. Stavbou nedochází ke změně odtokových poměrů ani k markantnímu navýšení kvantity vod.

Jelikož se trať nachází v náspu, tak bude povrchová voda odváděna svahy náspu.

V zásadě budou snesené kolejnice, výhybky a drobný kolejový materiál po demontáži do jednotlivých součástí předán investorovi, který na základě kategorizace rozčlení materiál na využitelný a nevyužitelný. Využitelný materiál bude uložen zhotovitelem na místo dle určení OŘ Brno a nevhodný k využití se uloží dle dispozic OŘ Brno s tím, že investor zajistí jeho předání k dalšímu využití nebo recyklaci (sběrné suroviny).

Odbornou firmou bylo provedeno vzorkování a hodnocení odpadů z hlediska využitelnosti odpadů nebo z hlediska předání dalším oprávněným osobám dle zákona o odpadech. Vyhodnocení ze vzorkování je součástí samostatné části dokumentace P.1.2 – Vyhodnocení ze vzorkování. Vzorkována byla zemina z dobagrování mostních podpěr, asfalt z rekonstrukce komunikace, směsná stavební suť, štěrk z železničního svršku a štěrk z výhybky č.1 a z výhybky č.2.

Pražce dřevěné budou zhotovitelem předány k recyklaci – energetickému využití, předpoklad: Brno (80 km), Pardubice (140 km). Bude určeno na základě kategorizace provedené investorem. Obecně je nutno konstatovat, že se jedná o materiál fyzicky a morálně zastaralý.

Režim nakládání s dřevěnými pražci musí odpovídat požadavkům uvedeným ve směrnici SŽ SM096 a nařízení Evropského parlamentu a Rady REACH a dále Metodickému sdělení Odboru odpadů MŽP k nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky ošetřenými kreosotovými oleji (č.1.: MZP/2022/720/3946 z 11.7.2022)

Penefolové a pryžové podložky: jedná se o materiál fyzicky a morálně zastaralý, který nebude investorem dále využit a bude předán k využití nebo odstranění zhotovitelem.

Směsná stavební suť ostatní byla vyhodnocena jako odpad ostatní vhodný k uložení na skládku odpadů (nevhodný k zasypávání).

Stávající štěrkové lože bude odtěženo. Byl proveden rozbor ŠL. Štěrk se stávajícího kolejového lože v prostoru výhybek byl vyhodnocen jako nebezpečný odpad, který lze dát na skládku nebezpečného odpadu nebo na biodegradaci. Příklad biodegradačních ploch – lokalita Třebíč – Čikov (50 km), Bavory u Znojma (90 km). Příklad skládky nebezpečného odpadu – Brno (80 km), Čáslav (115 km). Ostatní štěrk z kolejového lože je možné uložit na skládku ostatních odpadů, případně při ověření PAU 12 k recyklaci.

V rámci stavby vznikne odtěžená zemina. Na základě rozborů byla zemina vyhodnocena jako odpad ostatní vhodný k uložení na skládku odpadů (nevhodný k zasypávání ani k recyklaci). Příklad skládky odpadů – Esko-T Petrůvky (20 km), Třebíč (30 km), Henčov (55 km).

Asfalt byl zařazen do skupiny ZAS T1 a jedná se tedy po odfrézování nebo po recyklaci o vedlejší produkt.

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

- zákon č. 541/2020 Sb., O odpadech
- vyhláška 8/2021 Sb., O katalogu odpadů
- 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 /1997 Sb., O podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů.

Není v kompetenci projektanta závazně dojednat uložení odpadu nebo konkrétní ceny za jeho odstranění, v PD jsou uvedeny předpokládané skládky a zhotovitel v rámci ocenění položek na skládkování musí započíst nejen poplatky za uložení (skládkovné), stejně tak i náklady na dopravu na konkrétní skládku, kterou si určí (předjedná s provozovatelem skládky) a dopravné „rozpuští“ v rámci ohodnocení položky/položek.

Zhotovitel stavby musí postupovat při nakládání se stavebními a demoličními odpady v souladu s platnou právní úpravou takovým způsobem, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného využití a recyklace. Recyklovat a opětovně používat se musí minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů. Tato povinnost vychází z kap. 3.4.4 Plánu odpadového hospodářství ČR pro období 2015-2024 s výhledem do roku 2035 (nařízení vlády č. 352/2014 Sb.).

Orientační množství odpadu vznikajících během stavby a návrh zařízení pro nakládání s odpady:

Kód		Název	Množství		Příklady skládky
02 01 03	O	Smýcené stromy a keře	6,000	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč
02 01 03	O	Pařezy	1,000	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč
07 02 99	O	Přezbové podložky (žel. svršek)	0,244	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč
17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	401,950	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč
17 01 01	O	Železniční pražce betonové	74,100	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč
17 02 03	O	HDPE trubky	1,038	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč
17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	0,244	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč
17 02 04	N	Železniční pražce dřevěné	35,200	t	Brno, Pardubice
17 03 01	N	Asfaltové směsi obsahující dehet	8,100	t	AVE Čáslav
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	333,000	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč
17 03 03	N	Asfaltové stavební nátěry	4,816	t	AVE Čáslav
17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	7,650	t	Ferrum Moravské Budějovice
17 04 09	N	Výhybky znečištěné mazadly	2,000	ks	Ferrum Moravské Budějovice
17 04 10	N	Kabely s plastovou izolací	0,940	t	Ferrum Moravské Budějovice
17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	0,080	t	Ferrum Moravské Budějovice
17 05 04	O	Kamenná suť	645,000	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč
17 05 04	O	Zeminy a horniny I.třídy těžitelnosti	11341,040	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč, Henčov
17 05 07	N	Lokálně znečištěný štěrk a zemina z kolejiště (výhybky)	638,000	t	Biodegradační plocha: Třebíč-Čikov, Bavory u Znojma Nebezpečný odpad: Brno, Čáslav
17 05 08	O	Štěrk z kolejiště (odpad po recyklaci)	1150,000	t	
170102-03	O	Stavební a demoliční suť (cihly, tašky, keramika)	431,600	t	Skládka odpadů
20 03 01	O	Komunální odpad	0,200	t	Esko-T Petrůvky, Třebíč

Tabulka – Orientační množství odpadů

Průvodcem odpadu je zhotovitel stavby a je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 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).

9 POPIS POSTUPU STAVBY

9.1 Předpokládané termíny výstavby

Předpokládané zahájení stavby:	08/2023
Předpokládané dokončení stavby:	07/2026
Celková doba výstavby:	203 dní
Předpokládané výluky:	146 dní nepřetržitá výluka (předpoklad 26.2.2025 – 21.7.2025)
Vyloučený úsek:	Moravské Budějovice – Jemnice Znojmo – Moravské Budějovice
Práce bez výluk:	21 dní – přípravné práce bez výluk (před výlukou) 63 dnů – dokončovací práce bez výluk (po výluce)
Uzavírka komunikace:	217 dní

9.2 Předpokládaný postup prací a použité stroje

Předpokládá se, že zhotovitel po podpisu SoD nejprve objedná výrobu ocelových nosníků pro mostní konstrukci (předpoklad 6 měsíců před výlukami) a dále ihned po podpisu SoD objedná výhybky (poznámka: předpokládá se, že podpis SoD dojde v dostatečném časovém předstihu, aby bylo toto vše v časovém limitu možno dodat na místo stavby). Následně 2-3 týdny před započítáním výluk bude zřízeno zařízení staveniště, příprava prostoru stavby, zřízení nájezdové rampy budou uzavřeny smlouvy na pronájem pozemků, bude připraveno DIO, budou provedeny provizorní přístupové cesty. V rámci uzavírky komunikace zajistí zhotovitel zimní údržbu od komunikace I/38 po komunikaci I/38.

Práce v období zimní údržby KSÚSV:

Předpokládá se provádění stavby v období zimní údržby komunikací (období zimní údržby komunikací 30.10. – 31.3.). Toto období je z hlediska provádění nevhodné, avšak vzhledem k možnosti a koordinace výluk železničního provozu, je nezbytné v tomto období stavbu zahájit a provádět.

V období zimní údržby komunikací KSÚSV od 19.2.2025 - po 31.3.2025 (případně dle úpravy nařízení KSÚSV – prodloužení termínu zimní údržby) bude zhotovitel zajišťovat zimní údržbu komunikací v souladu s legislativou a předpisy od sjezdu z 1/38 na ulici Pražská přes ulici 1. Máje, nám. ČSA, Husova po nájezd na 1/38. Podrobně bude řešeno po podpisu SoD na předání staveniště nebo na samostatném jednání za účasti zhotovitele stavby, investora, KSÚSV a města Moravské Budějovice a to v dostatečném časovém předstihu, aby opatření byla realizovatelná.

Dále bude provedena provizorní trasa sdělovacích kabelů, které budou v částečných krátkých výlukách (pauzách) přepojeny – tyto budou položeny pod komunikaci dle projektové dokumentace- Tyto kabelové trasy musí být ochráněny po celou dobu provádění stavebních prací do doby přepojení na definitivní trasy.

Po dobu úplného uzavření podjezdu na ulici Pražská bude zřízena provizorní přístupová cesta pro chodce – přístupová cesta nebude bezbariérová.

Na základě projednání připomínek bude provizorní přístupová cesta zřízena od přechodu pro chodce na ulici Pražská provizorním schodištěm k drážnímu tělesu cca k začátku výhybky č. 3. Ve vyloučené koleji bude v km 138,255 zřízen provizorní přechod přes koleje, který bude navazovat provizorní stezkou do ulice Mexická a dále do ulice Pražská.

Před přechodem v km 138,255 bude umístěna výstražná značka „**Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný**“.

Zřízení přechodu pro chodce v km 138,255 bude zapracováno do výlukového rozkazu, který bude zpracován pro tuto akci.

Se zahájením výluk bude nejprve provedena demontáž železničního svršku (PKP, dvoucestné bagry apod.) Bude provedena demolice stávající mostní konstrukce – bagry s bouracími kladivy, jeřáby, nákladní vozy apod.) Bude probíhat odtěžení vrstev ŠL (bagry, nákladní automobily) a roztříděné ŠL bude putovat na skládku nebezpečných odpadů a zbylá část na recyklační základnu v žst. Jaroměřice nad Rokytnou kde bude ŠL překátrováno a předrceno (třídička, drtička, nákladní automobily). Budou probíhat vrtné práce na zakládání mostu(piloty) – vrtné soupravy. Zároveň budou probíhat práce na odtěžení vrstev zeminy pro zřízení sanace PP a následně budou probíhat výkopové práce na propustek km 138,125 A následně budou provedeny bourací práce a práce na rekonstrukci propustku km 138,125. Budou pokračovat práce na provedení opěr a křídel a jejich izolace (most km 138,187). Bude zřízen „tunel“ a koridor pro provizorní převedení chodců po ulici Pražská. Zhotovitel bude operativně řešit provizorní cesty na základě instrukcí pracovníka BOZP stavby a investora.

Zároveň s výstavbou mostu po provedení prací na propustku km 138,125 budou probíhat práce na zásypech tohoto propustku a následně budou probíhat práce za zřízení sanačních vrstev pražcového podloží.

Budou prováděny práce na zřízení nosné konstrukce mostu.

Po provedení prací na železničním spodku bude zřízena štěrková pláň a zároveň budou prováděny práce na zásypech kolem mostu, zřízení ZKPP. Bude dokončena štěrková pláň a po dokončení prací na nosné konstrukci mostu a izolacích bude zřízeno ŠL i na mostě km 138,187.

Následovat bude pokládka železničního svršku včetně výhybek č.1 a 2 a i nadále budou probíhat práce na kuzelech mostu, na odvodnění – vsaku. Budou probíhat práce na rekonstrukci komunikace a chodníků, zároveň na zřízení BK.

Po provedení železničního svršku budou probíhat práce na zapojení zabezpečovacího zařízení a EOv. Na konci prací budou probíhat předávací práce, TBZ, UTZ. Provede se ukončení výluk a uvedení kolejové části stavby do zkušebního provozu.

Provedou se práce na komunikacích a chodnících. Na úplný závěr budou následovat dokončovací práce, odstranění nájezdových ramp, provizorních cest, ukončení DIA a zprovoznění komunikace. Nakonec se provede ukončení prací a vyklizení staveniště.

V rámci všech prací je nutné dodržovat technologické postupy, které zhotovitel v dostatečném časovém předstihu předloží investorovi ke schválení.

Zhotovitelem stavby bude před započítím všech prací provedena pasportizace všech komunikací, které budou v rámci DIO a přístupů na staveniště používány. Veškeré komunikace po provedení prací budou uvedeny do původního stavu – vše co bude provedeno nad rámec předpokládaného rozsahu bude řešeno ve spolupráci s investorem jako práce. Přesný rozsah těchto úprav nyní nelze stanovit.

Upozornění: Vzhledem k markantnímu rozsahu výluk, zhotovitel předloží podrobný harmonogram a postup prací, kde se pokud možno pokusí maximálním nasazením pracovníků a strojů za dodržení technologických postupů snížit rozsah výluk železniční dopravy a zároveň se pokusí snížit rozsah dopravních omezení.

Provizorní přístupová komunikace pro pěší – obchozí trasa

V rámci stavby, před uzavřením chodníku pod mostem bude zřízena Provizorní přístupová komunikace pro pěší – obchozí trasa. Tato je popsána v TZ SO 10-11-01

Zřízení provizorní obchozí komunikace pro pěší a provizorního přechodu - bude zřízen před uzavřením komunikace a chodníku pod mostem, ale po vytržení železničního svršku a musí zde být minimální staveništní drážní doprava, přechod bude střežen proškolenými pracovníky zhotovitele stavby nebo pracovníky, které zhotovitel stavby zajistí, přechod bude uzavřen mobilním zábradlím přes koleje, které bude při výjimečném pojezdu staveništní dopravy odstraněn a bude přemístěn na provizorní přístupovou komunikaci a to nejdéle po dobu 10min. Toto vše včetně střežení zajistí zhotovitel stavby. Z obou stran přechodu bude provedeno značení - Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ ZN. A32b.

Upozornění: Dokončení chodníku pod mostem bude provedeno před odstraněním provizorní komunikace a spuštěním drážní dopravy včetně zvýšeným pojezdem staveništní dopravy tj. před pokládkou železničního svršku v tomto prostoru, před ASP apod.,- o. Nesmí zde být provozována ŽÁDNÁ DALŠÍ DRÁŽNÍ DOPRAVA a před odstraněním provizorního přechodu musí být spuštěn do provozu chodník pod mostem.

9.3 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
- Příprava přeložek kabelových tras nutných pro funkci dráhy
- Vytyčení inženýrských sítí + kopané sondy
- Příprava najížděcích ramp, panelové komunikace
- Příprava dopravně inženýrských opatření

b) Stavební postup č. 2 – Práce v nepřetržité výluce (146N)

Požadavky na výluky: 146 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 146 dní
Provizorní dopravní značení: dopravní značení uzavírek a náhradních komunikačních tras pro pěší

Návrh výluky:

Pro rekonstrukci jsou navrženy výluky kolejí v rozsahu 146 dní v předpokládaném termínu 26.2.2025 – 21.7.2025.

Etapu A:

Kolejově traťová kolej v úseku Grešlové Mýto – Moravské Budějovice

Doba trvání výluky: po celou dobu prací

Etapu B:

Kolejově traťová kolej v úseku Moravské Budějovice – Jemnice

Doba trvání výluky: po celou dobu prací

Etapu C:

Kolejově záhlaví a zhlaví směr Grešlové Mýto od návěstidla L a návěstidla JL po námezník výhybky č. 5 (km 138,283), návěstidla S1, S2, S4 a ZV č. 13 v dopravně Moravské Budějovice

Kolejově 6 staniční kolej v dopravně Moravské Budějovice do km 138,460

Kolejově 6a staniční kolej v dopravně Moravské Budějovice

Doba trvání výluky:

- po celou dobu prací s krátkodobým přerušením výluky na žádost dopravce
 - o pro možnost objíždění hnacího vozidla na koleji č.3 a 5 může být výluka krátkodobě přerušena (na cca 2-3 hodiny v určené dny) na žádost dopravce
- pro možnost objíždění hnacího vozidla a jízdu na vlečku 5155 výpravčí
 - o předá Pst 1, které po provedeném posunu převezme nouzově zpět (*Poznámka1*) nebo
 - o použije náhradní klíče výhybek č. 7t/7/11, 12/z6

Poznámka 1: pro možnost předání Pst 1 bude projektantem prověřena technická možnost předání a převzetí Pst.

Technologie v ŽST Moravské Budějovice:

- Objíždění hnacího vozidla na koleji 1, 2, 4 nebude možné
- Vlaky osobní dopravy jsou vedeny jednotkami řady 814 a řady 841 bez nutnosti objíždění.
- Objíždění hnacího vozidla bude možné z koleje č. 3 a 5 k námezníku výhybky č. 5 a zpět po koleji 3, 5, nebo 7 (námezník výhybky č.5 – ZV 7 = cca 60 metrů).
- Obsluha výhybek pro posun z koleje 3, 5, 7 bude z pomocného stavědla PSt 1.
- Po dobu demontáže výhybek č. 1 a 2 a demontáže čidla počítače náprav nebude indikována koncová poloha výhybek 1, 2, kolejové úseky V1 a V5 budou indikovány

jako obsazené. Z toho důvodu nebude možno vrátit obsluhu PSt1 standardním postupem.

- Po ukončení posunu dohodne výpravčí se zaměstnancem řídícím posun převzetí PSt1 nouzově.

Bezpečnostní opatření pro jízdu drážních vozidel k přechodu a jízdě přes přechod km 138,255:

- zákaz odstavování vozidel v prostoru provizorního přechodu a do vzdálenosti 10 metrů od přechodu
- Zaměstnanec řídící posun zajistí před jízdou na provizorní přechod opakované dávání návěsti Pozor a případně také střežení provizorního přechodu pro chodce.

Prováděné práce:

- Provádění prací popsaných v „harmonogramu“ a týkajících se především prací na železničním svršku, spodku, mostním objektu a propustku
- Snesení železničního svršku a odtěžení KL, těžení vrstev železničního spodku, odvozy na mezideponii Jaroměřice n.R.
- Bourací práce mostní konstrukce – provedení výkopu s postupným odstraněním stávající nosné konstrukce v celém rozsahu
- Odbourání opěr (most km 138,187)
- Zřízení pilot pod budoucími základy (most km 138,187)
- Provedení opěr a křídel a jejich izolace (most km 138,187)
- Zřízení provizorního „podchodu-tunelu“ pro možnost chůze občanů (mimo osob se sníženou schopností pohybu a orientace)
- Provedení nové nosné konstrukce mostu a její izolace (most km 138,187)
- Provedení záasy a provedení betonových bloků z jejich rubu + římsy (most km 138,187)
- Provedení odláždění svahových kuželů (most km 138,187)
- Zřízení ZKPP za rubem opěr (most km 138,187)
- Recyklace KL
- Postupný návoz a zřízení vrstev PP, práce na železničním spodku
- Odtěžení ZKPP propustek km 138,125
- Demolice propustku km 138,125
- Výstavba propustku km 138,125
- Zásypy propustku km 138,125
- Zřízení šterkové plně
- Položení železničního svršku a výhybek, montáž demontovaných částí výhybek
- Osvětlení – drážní
- Zásypy KL, ASP, zřízení BK
- TBZ, UTZ, přezkoušení zabezpečovacího zařízení, uvedení do provozu

Stavební postup č. 3 – Práce na komunikaci pod mostem a dokončovací práce (železniční svršek, spodek) po ukončení výluk (bez omezení provozu)

Požadavky na výluky: bez výluky traťové koleje

Požadavky na náhradní autobusovou dopravu: náhradní autobusová doprava po dobu 64 dní

Provizorní dopravní značení: dopravní značení uzavírek a náhradních komunikačních tras pro pěší

Prováděné práce:

- Dokončovací práce (železniční svršek, spodek)
- Odstranění povrchu stávající komunikace a odtěžení podkladních vrstev
- Zřízení případné ochrany nad kanalizací a vodovodem a zřízení sanace
- Zřízení přeložky CETIN
- Zřízení nových podkladních vrstev komunikace a zřízení povrchu komunikace
- Zřízení chodníku včetně ocelového zábradlí s plnou výplní
- Zásypy KL, ASP, zřízení BK
- TBZ, UTZ, přezkoušení zabezpečovacího zařízení, uvedení do provozu
- Odstranění najížděcích ramp, úprava použitých komunikací do původního stavu, zrušení zařízení staveniště
- Terénní úpravy v prostoru stavby
- Předání stavby

c) Stavební postup č. 4 – Následná úprava GPK (výluka 8 hod)

Požadavky na výluky: výluka s trváním max. 8 hod

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 8 hod.

Provizorní dopravní značení: bez požadavků na provizorní dopravní značení

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.

Výluka při následné úpravě směrového a výškového uspořádání koleje:

- 1 den (12 hodin) cca 3 měsíce od zahájení provozu dle předpisu SŽ S3/1.

Etapu A:

kolejově traťová kolej v úseku Grešlové Mýto – Moravské Budějovice

Etapu B:

kolejově traťová kolej v úseku Moravské Budějovice – Jemnice

Etapu C:

kolejově záhlaví a zhlaví směr Grešlové Mýto od návěstidla L a návěstidla JL po ZV č. 8, návěstidla S1, S2, S4 a ZV č. 9 v dopravně Moravské Budějovice
pro úpravu zhlaví je možno tuto výluku rozdělit na dílčí části

Zhotovitelem stavby bude před započítím všech prací provedena pasportizace všech komunikací, které budou v rámci DIO a přístupů na staveniště používány. Veškeré komunikace po provedení prací budou uvedeny do původního stavu – vše co bude provedeno nad rámec předpokládaného rozsahu bude řešeno ve spolupráci s investorem jako vícepráce. Přesný rozsah těchto úprav nyní nelze stanovit.

Upozornění: Vzhledem k markantnímu rozsahu výluk, zhotovitel předloží podrobný harmonogram a postup prací, kde se pokud možno pokusí maximálním nasazením

pracovníků a strojů za dodržení technologických postupů snížit rozsah výluk železniční dopravy a zároveň se pokusí snížit rozsah dopravních omezení.

10 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 „stavba 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.177/1995 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Stavba bude prováděna za nepřetržité výluky. 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) 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 konkretizaci (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 4)
- 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 SŽ, 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.

11 POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Ve stavebním postupu č. 2 bude po dobu 146 dní výluka osobní i nákladní železniční dopravy v úseku mezi stanicemi Znojmo – Moravské Budějovice. Po tuto dobu bude provozována náhradní autobusová doprava, která bude zajištěna ze strany dopravce. Náhradní autobusová doprava bude vedena z ŽST Moravské Budějovice do ŽST Znojmo. Náhradní autobusová doprava bude vedena po veřejně přístupných silnicích a místních komunikacích. Předpokládaná délka trasy pro NAD je 43 km.

Vlaky osobní dopravy:

V úseku **Moravské Budějovice – Jemnice** budou vlaky osobní dopravy nahrazeny autobusem, nákladní vlaky budou odřeknuty.

V úseku **Moravské Budějovice – Znojmo**:

- budou nákladní vlaky budou odřeknuty v úseku Moravské Budějovice – Grešlové Mýto.
- osobní dopravy budou nahrazeny autobusy v úseku Moravské Budějovice - Znojmo.

U vybraných spojů (cca období duben – červenec) bude zajištěn nákladní automobil pro přepravu kol.

Navrhovaná trasa náhradní autobusové dopravy v úseku (zastavení zvýrazněno tučným písmem):

- **Moravské Budějovice – Vesce – Častohostice – Blížkovice – po silnici I/38 – Grešlové Mýto (žst.) – Ctidružice – Štítary – Šumná – Lesná – Vracovice – Milíčovice – Citonice – Znojmo (41 km)**
 - o náhrada za osobní vlak = 1 spoj
 - o náhrada za spěšný vlak = 2 spoje
- **Citonice – Olbramkostel (4 km)**
 - o pro osobní vlaky = 1 spoj (mikrobus)

Ve stavebním postupu č. 4 bude po dobu max. 8 hodin výluka osobní i nákladní dopravy v úseku mezi stanicemi Znojmo – Moravské Budějovice. Po tuto dobu bude provozována náhradní automobilová doprava.

Upozornění: Vzhledem k markantnímu rozsahu výluk, zhotovitel předloží podrobný harmonogram a postup prací, kde se pokud možno pokusí maximálním nasazením pracovníků a strojů za dodržení technologických postupů snížit rozsah výluk železniční dopravy a zároveň se pokusí snížit rozsah dopravních omezení.

12 POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN

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

13 POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVNIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ

Zařízení staveniště bude umístěno v bezprostředním okolí rekonstruovaného mostu na pozemku ČD č. 1682/1 (v k.ú. Moravské Budějovice) a č. 414/11 (v k.ú. Popovice nad Rokytnou) a pozemku Správy železnic č. 427 (v k.ú. Popovice nad Rokytnou). Zařízení staveniště bude

provedeno v nezbytném rozsahu a předpokládá se zde provádění takových prací, jako jsou demontáže a montáže nebo dočasné uložení nového kameniva nebo betonových prefabrikátů. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd. Přesné místo deponií a skladů bude zhotovitelem stavby prokonzultováno a odsouhlaseno se zástupci vlastníka pozemku. Veškeré zařízení staveniště je navrženo na pozemcích stavby. Další plochy pro zařízení staveniště, nad rámec navržených, si konkrétní zhotovitel může zajistit na základě dohod s dotčenými stranami.

14 ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ TŘETÍCH OSOB

Výkopy budou řádně označeny. Jiné úpravy z hlediska bezpečnosti provedeny nebudou. Bude provedeno střežení provizorního přejezdu – přechodu pro pěší v km 138,255.

Zřízení provizorní obchozí komunikace pro pěší a provizorního přechodu - bude zřízen před uzavřením komunikace a chodníku pod mostem, ale po vytržení železničního svršku a musí zde být minimální staveništní drážní doprava, přechod bude střežen proškolenými pracovníky zhotovitele stavby nebo pracovníky, které zhotovitel stavby zajistí, přechod bude uzavřen mobilním zábradlím přes koleje, které bude při výjimečném pojezdu staveništní dopravy odstraněn a bude přemístěn na provizorní přístupovou komunikaci a to nejdéle po dobu 10min. Toto vše včetně střežení zajistí zhotovitel stavby. Z obou stran přechodu bude provedeno značení - **Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný** ZN. A32b.

Upozornění: Dokončení chodníku pod mostem bude provedeno před odstraněním provizorní komunikace a spuštěním drážní dopravy včetně zvýšeným pojezdem staveništní dopravy tj. před pokládkou železničního svršku v tomto prostoru, před ASP apod.,- o. Nesmí zde být provozována ŽÁDNÁ DALŠÍ DRÁŽNÍ DOPRAVA a před odstraněním provizorního přechodu musí být spuštěn do provozu chodník pod mostem.

15 ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

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

16 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BOZP

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

Součástí této zprávy je:

Příloha technické zprávy č.1 – Orientační plán kontrolních prohlídek stavby

Příloha technické zprávy č. 2 – Harmonogram prací

V Havlíčkově Brodě, únor 2024

zpracoval: Ing. Tereza Brunerová

Příloha č.1 – 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 nejvíce 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, zařízení staveniště atd.)
- Po snesení stávajícího železničního svršku a odtěžování 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 osazení nástupištích konzolových desek.
- Po finální úpravě dlažby na nástupištích a přístupových chodnících.
- Po provedení přejezdové konstrukce.
- 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 náležitě kvalitě, v souladu se schválenou projektovou dokumentací.
- Stavebně technický stav stavby.
- Dodržování bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí.
- Zda prováděním stavby není nad přístupnou míru obtěžováno okolí, zda jsou prováděny předepsané zkoušky a za jde 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 pojižděných částí inženýrských sítí, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.
- Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.