




Zařízení pro monitoring sběračů elektrických hnacích vozidel

		Jméno	Podpis
	Vypracoval:	Mgr. Petr Vorel	
	Kontroloval:	Mgr. Petr Vorel	
PROJEKT: Zařízení pro monitoring sběračů elektrických hnacích vozidel		PRACOVISTĚ 113 - Brno	STUPEŇ DUR
ČÁST: B.		DATUM 02 / 2021	SOUPRAVA
DOKUMENT: Souhrnná technická zpráva		ZAK. ČÍSLO 20-091-10-113	

Obsah:

B	Souhrnná technická zpráva.....	4
B.1	Popis území stavby.....	4
B.2	Celkový popis stavby.....	4
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	4
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	5
B.2.3	Celkové technické řešení	5
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby.....	7
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	7
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	8
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	8
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	8
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	8
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	9
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí ...	9
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	9
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	9
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	9
B.6	Popis vlivů na životní prostředí a jeho ochrana.....	9
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	9
B.8	Zásady organizace výstavby	10
B.8.1	Technická zpráva.....	10
B.8.2	Výkresy	11
B.8.3	Harmonogram výstavby	12
B.8.4	Schéma stavebních postupů	13
B.8.5	Bilance zemních hmot.....	13
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	13

Seznam použitých zkratk

ČSN – České technické normy

MK – Místní kabelizace

NN – Nízké napětí

PS – Provozní soubor

SEE – Správa elektrotechniky a energetiky

SO – Stavební objekt

SZZ – Staniční zabezpečovací zařízení

SŽ – Správa železnic

TNŽ – Technická norma železnic

TZZ – Traťové zabezpečovací zařízení

ŽST – Železniční stanice

IHL – Indikátor horkých ložisek

IHO – Indikátor horkých obručí

INJ – Indikátor nekorektnosti jízdy

B Souhrnná technická zpráva

Vzhledem k rozlehlému území stavby po celé České republice, jsou pro větší přehlednost této souhrnné zprávy některé kapitoly vztahující se pouze ke konkrétním lokalitám vyčleněny do samostatných příloh B.01 – B.20. Jedná se o kapitoly B1, B.2.6, B.2.7, B.4, B.5, B.6.

B.1 Popis území stavby

Viz příloha B.01 – B.20 dle konkrétní lokality

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Navrhovaná stavba má za úkol doplnit ke stávajícím indikátorům horkoběžnosti v 19 lokalitách zařízení pro měření přítlaku sběrače, monitoring obložení ližin a automatické čtení označení vozidel. Seznam lokalit a osazených zařízení je popsán v tabulce 2 v kapitole B.2.3. Vybudované zařízení bude detekovat závady a špatné nastavení sběračů a o případných vadách informovat odpovědnou osobu, která může tuto informaci předat dopravci či v akutních případech i zastavit vlak. Díky čtení označení vozidel bude jednoznačně učeno, na které jednotce byla závada detekována.

Nové zařízení bude splňovat všechny požadavky platných norem a předpisů Správy železnic.

Navrhované technické řešení je v souladu s územně plánovací dokumentací.

Nebyla vydána žádná výjimka z technických požadavků na stavby a z technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby. Nebyl vydán žádný souhlas provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů, norem a s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení.

Požadavky dotčených orgánů jsou uvedeny v Dokladové části.

Celý navrhovaný systém sdělovacího a elektro zařízení bude uveden do zkušebního provozu současně jako celek. Podmínkou pro povolení zkušebního provozu je výsledek technickobezpečnostní zkoušky. Zkušební provoz (dle vyhlášky č. 177/1995 Sb., § 7) se zavádí před vydáním příslušného rozhodnutí speciálního stavebního úřadu zápisem, který obsahuje mimo jiné i dobu jeho trvání podle povahy stavby.

Předpokládané termíny výstavby:

Zahájení: 05/2022

Ukončení: 04/2023

Orientační náklady stavby:

450 mil. Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Začlenění stavby do krajiny, respektive její dopad na krajinný ráz je minimální. Stavba se pohybuje ve stávajících liniích dráhy. Kromě vnitřní technologie přibudou na stávajících konstrukcích trakčních podpěr měřicí čidla. V 11 lokalitách bude umístěno čidlo na nově vybudovanou návěštní lávku, která je ve stávajícím designu běžných železničních konstrukcí.

B.2.3 Celkové technické řešení

Předmětem této stavby je minimalizování negativních dopadů špatného nastavení, opotřebení či poškození sběračů elektrických hnacích vozidel. Tedy omezení poškozování trolejového vedení a vzniku mimořádných událostí. V případě, že mimořádná událost přesto nastane, data dodaná diagnostickými body poslouží jako důkazní materiál za účelem identifikace viníka. Za tímto účelem bude vybudována síť měřících bodů, kde budou nainstalovány zařízení s těmito funkcemi: Měření přítlaku sběrače, Monitoring obložení ližin a automatické čtení označení vozidel.

Záměrem této stavby je vytvořit celorepublikový systém monitoringu stavu sběračů proudu z trolejového vedení u jedoucích hnacích elektrických železničních vozidel a celorepublikový systém identifikace jedoucích železničních vozidel. Těmito systémy je vyžadováno pokrýt stanovené železniční tratě se silným provozem a stanovené tranzitní železniční tratě do a ze zahraničí.

Těmito systémy bude rozšířen stávající systém diagnostiky jedoucích železničních vozidel, který pokrývá potřeby ochrany železniční dopravní cesty infrastruktury Správy železnic, s. o. a který je tvořen indikátory horkoběžnosti a indikátory nekorektnosti jízdy.

Pro umístění technologií monitoringu sběračů a technologií identifikace železničních vozidel jsou v rámci zadání této stavby vytipovány lokality, ve kterých jsou již instalovány indikátory horkoběžnosti a nekorektnosti jízdy. Pro instalaci technologií monitoringu sběračů a technologií identifikace vozidel je uvažováno s využitím prostorových kapacit technologických objektů indikátorů včetně kapacit jejich silových a datových přípojek. Pro umístění technologií monitoringu sběračů a identifikace vozidel, které jsou předmětem této stavby, je vytipováno celkem 19 lokalit. Všechna zařízení se budou instalovat do traťových kolejí.

Monitoring stavu sběračů a identifikace železničních vozidel budou prováděny během jízdy předmětných železničních vozidel.

Technologie monitoringu sběračů a identifikace železničních vozidel budou v rámci této stavby napojeny na server řídicího systému diagnostiky jedoucích železničních vozidel v rámci datového prostředí infrastruktury Správy železnic, s. o.

Tato dokumentace DUR bude řešit pouze síť měřících bodů, jejich umístění na pozemky určené územními plány pro železniční dopravu a kabelové trasy včetně

kabeláže ukončené ve stávajících domcích indikátorů horkoběžnosti a nekorektnosti jízdy a fyzické umístění serveru pro vyhodnocení nasbíraných dat.

Technologie pro měření přítlaku sběrače

Měření přítlaku sběrače je řešeno prostřednictvím systému, který měří zdvih trolejového vodiče při průjezdu hnacího elektrického železničního vozidla s aktivním sběračem měřícím bodem a který na základě rychlosti předmětného železničního vozidla vyhodnotí přítlak sběrače proudu na trolejový vodič.

Tímto systémem je zdvih trolejového vodiče měřen nepřetržitě a vyhodnocení přítlaku sběrače proudu na trolejový vodič probíhá pro oba směry jízdy projíždějících železničních vozidel a to do jejich rychlosti 210 km/h včetně.

Technologie pro monitoring obložení ližin sběrače

Monitoring obložení ližin sběrače je prováděn prostřednictvím systému, kterým jsou pořízovány scany aktivního sběrače při průjezdu hnacího elektrického železničního vozidla monitorovaným bodem. Pořízené scany aktivního sběrače jsou následně podrobeny softwarové analýze, jejímž výstupem je informace o stavu obložení ližin předmětného sběrače. Tento systém dokáže vyhodnotit počet aktivních sběračů hnacího elektrického železničního vozidla projíždějícího měřícím bodem.

Tímto systémem je monitoring obložení ližin aktivního sběrače možné provádět pouze při správném směru jízdy předmětného hnacího elektrického železničního vozidla a to do jeho rychlosti 210 km/h včetně.

Zařízení je umístěno na návěstní lávce, která bude v rámci této stavby vybudována. Lávka nesmí negativně ovlivňovat požadovanou viditelnost návěstidel podle vyhlášky 173/1995 Sb., a normy TNŽ 34 2620.

Technologie pro identifikaci označení vozidel

Identifikace jedoucích železničních vozidel je prováděna prostřednictvím systému, kterým jsou pořízovány scany projíždějících železničních vozidel, ze kterých jsou následně softwarovou analýzou vygenerovány seznamy UIC kódů identifikovaných železničních vozidel. Tyto seznamy jsou doplněny náhledy scanů příslušných označení vozidel.

Tímto systémem je identifikaci jedoucích železničních vozidel možné provádět pro oba směry jízdy projíždějících železničních vozidel a to do jejich rychlosti 210 km/h včetně.

Osazení jednotlivých technologií dle lokalit:

	Lokalita	Měření přítlaaku	Monitoring obložení ližin	Čtení označení vozidel	Umístění návěstní lávky
1	Bdeněves	Ano			
2	Blansko	Ano			
3	Březské	Ano			
4	Cerhovice	Ano	Ano	Ano	Ano
5	Damníkov	Ano	Ano	Ano	Ano
6	Horní Měcholupy	Ano	Ano	Ano	Ano
7	Jistebník	Ano	Ano	Ano	Ano
8	Kamenné Zboží	Ano	Ano	Ano	Ano
9	Kyselka	Ano			
10	Lužice	Ano	Ano	Ano	Ano
11	Oleško	Ano	Ano	Ano	Ano
12	Opočíněk	Ano			
13	Sudoměřice u Tábora	Ano			
14	Štáhlavy	Ano			
15	Tuklaty	Ano	Ano	Ano	Ano
16	Vojkovice n/S	Ano	Ano	Ano	Ano
17	Nemanice	Ano	Ano	Ano	Ano
18	Libochovany	Ano	Ano	Ano	Ano
19	Brodek u Přerova	Ano			

Tabulka 2 – osazení technologií dle lokality

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba je pouhým doplněním sdělovacího zařízení a nijak nezasahuje a nemění stávající stav v oblasti pohybu a orientace cestujících se níženou schopností pohybu a orientace.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena a bude provedena takovým způsobem, aby při jejím užívání nebo provozu nevznikalo nepřijatelné nebezpečí nehod nebo poškození. Během užívání stavby budou dodrženy veškeré příslušné legislativní předpisy a budou zajištěny provozovatelem.

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce, předpisech 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 organizací“, SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“

SŽ Bp2 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace, SŽ Zam1 a v normách ČSN, SŽDC: TNŽ, ON.

V žádném projektovaném PS či SO není využito zařízení, které by vyžadovalo zvláštní ochranu před bludnými proudy, proto v rámci projektu není potřeba zpracovávat korozní průzkum.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Viz příloha B.01 – B.20 dle konkrétní lokality

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

Viz příloha B.01 – B.20 dle konkrétní lokality

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především zákon 133/1985 Sb. o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů.

V rámci stavby se neprovádí výstavba ani rekonstrukce budov. Provádí se pouze doplnění technologie sdělovacího zařízení. Proto není potřeba zpracovávat požárně bezpečnostní řešení.

A) Při provádění prací musí být v závislosti na rozsahu jejich 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.

B) 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 č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

C) Při provádění řezání - dělení materiálu (případně jeho svařování) musí být dodrženy podmínky R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Projekt neřeší stavby budov ani úpravy stávajících budov. Jedná se pouze o doplnění technologického zařízení. Většina instalovaných zařízení jsou vybuzeny jízdou vlaku v těsné blízkosti měřících zařízení. Po projetí vlaku a zpracování dat je technologie opět v úsporném režimu.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba neřeší žádné stavební úpravy ve stávajících budovách. V budovách proběhne pouze doplnění technologického zařízení. Z hlediska hygienických předpisů tak není nutno řešit další zabezpečení stavby pro dodržení požadavků na pracovní prostředí.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Vzhledem k tomu, že v rámci tohoto stavebního záměru nebudou budovány ani rekonstruovány žádné stavby, není uvažováno s ochranou proti radonu. Namáhání technickou seizmicitou se v okolí stavby nepředpokládá, konkrétní ochrana není řešena.

Stavba nezasáhne do záplavového území žádného vodního toku, kromě lokality 19-Brodek u Přerova, kde zasáhne do záplavového území vodního toku Morava při průtoku 20-leté vody. Stavba se v žádné lokalitě nenachází v poddolovaném území ani v oblasti zaznamenaných svahových nestabilit, pouze v lokalitě Damníkov je na poli u technologického domku je registrován aktivní bodový sesuv.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Pro napájení zařízení bude ve všech lokalitách využito stávajících rozvaděčů, které poskytují dostatečné rezervy pro připojení nového zařízení. Pouze v lokalitě Tuklaty bude vyměněn transformátor o vyšším výkonu. Umístění technologie nevyžaduje napojení na stávající dopravní infrastrukturu ani přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Viz příloha B.01 – B.19 dle konkrétní lokality

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Viz příloha B.01 – B.19 dle konkrétní lokality

B.6 Popis vlivů na životní prostředí a jeho ochrana

Viz příloha B.01 – B.19 dle konkrétní lokality

B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba nemá vliv na ochranu obyvatelstva. Je určena především k ochraně infrastruktury správy železnic. Může vést k zabránění mimořádných událostí, čímž se zvýší bezpečnost cestujících ve vlaku.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

Při výstavbě se napojení na zdroj vody, kanalizaci a plyn nepředpokládá. Pro napájení ručního nářadí bude použito elektrického soustrojí se spalovacím motorem. Odvodnění staveniště spočívá v případném čerpání vody z prováděných výkopů.

Materiál na staveniště a zpětný odvoz bude prováděn automobilovou dopravou po stávajících silnicích, místních a účelových komunikacích. Nevyžaduje se zvláštní napojení na dopravní infrastrukturu.

Celá stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy a její realizací nedojde ke změně tohoto ochranného pásma. Dále budou dotčena ochranná pásma stávajících podzemních kabelových vedení a silnic. Stavebními pracemi, venkovními prvky sdělovacího zařízení a navrhovanou kabelovou trasou dojde k narušení ochranných pásem. Před zahájením zemních prací budou všechna zařízení v terénu vytýčena svými správci. Na základě toho bude kabelová trasa umístěna tak, aby byla v souladu se směrnicí SŽ S4 „Železniční spodek“, SŽDC SM96, SŽDC (ČD) SR5/7 (S), ČSN 73 6005 a v souladu s podmínkami příslušných složek správy železnic, OŘ (SEE, SSZT, ST, SMT) a správců podzemních řádů.

V blízkosti stávajících podzemních řádů budou provedeny ručně kopané sondy. Pro umístění venkovních prvků navrhovaných zařízení v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutný souhlas jejich správce.

V rámci výstavby nejsou navrhovány žádné bezbariérové obchozí trasy.

Předpokládaná množství a druhy odpadů při výstavbě a způsob jejich likvidace je uveden v části B.6, tab. č. 3.

Zemní práce budou prováděny v rámci výkopu kabelových tras a výkopu jam pro protlaky a výkopy pro základ návěštní lávky.

Realizace stavby přinese negativní vlivy na životní prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku a vibrací ze stavební mechanizace,
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který musí dbát na dodržování základních požadavků, stanovených například protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy, havarijním řádem apod. Pro zlepšení stavu životního prostředí se jedná například o tyto činnosti:

- udržování příjezdových komunikací a techniky v čistotě,
- snižování prašnosti kropením,
- mít techniku v dobrém technickém stavu (především dobře seřízená vstřikovací čerpadla motorů pro minimalizaci výfukových zplodin),
- náklady na autech ukládat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení osob,

- neprovádět hlukově náročné práce (řezání na okružní pile, používání pneumatického kladiva apod.) v časných ranních či pozdních večerních hodinách,
- vhodnou organizací práce maximálně snižovat četnosti jízd nákladních aut,
- snižovat rizika úniku ropných látek odstavováním techniky na místech k tomu určených, podkládat pod motory vany na zachycování úkapů, doplňovat PHM pouze na to určených vyhrazených místech,
- shromažďovat odpadové materiály, třídit je a likvidovat odpovídajícím způsobem.

Zhotovitel stavby zajistí před započítím stavebních prací proškolení a přezkoušení svých pracovníků pro činnost prováděnou na dráze a při realizaci stavby bude dbát na dodržování veškerých bezpečnostních předpisů. Realizace stavby bude probíhat převážně na pozemcích dráhy v prostorách s pohybem veřejnosti. Tyto prostory budou patřičně zabezpečeny, případně zřízeny přechody přes výkopy. Předpokládaný termín zahájení stavby je v květnu 2022 a dokončení v dubnu 2023. Celý navrhovaný systém, sdělovacího a elektro zařízení bude uveden do zkušebního provozu současně jako celek.

Pro realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění stávajících ploch a budov pro zařízení staveniště. Místo pro uskladnění materiálů, jako jsou kabelové bubny a mechanické prvky bude v těsné blízkosti stavby na pozemku dráhy.

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.

Překopy pod kolejemi budou dle domluvy s investorem mohou probíhat bez výlukové činnosti za použití bezpečnostních opatření – např. zavedení bezpečnostní pomalé jízdy apod., nebude tedy potřeba výluk pro tuto činnost.

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 řádu SŽ R14 „Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic“.

B.8.2 Výkresy

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby jsou potřebné údaje zakresleny přímo do koordinační situace stavby, která je doložena v části C.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Realizace stavby by dle předpokladů investora měla probíhat v období květen 2022 – duben 2023. Technologické postupy, včetně časového harmonogramu prací upřesní zhotovitel stavby (s ohledem na vlastní vybavenost, kapacitní možnosti a dostupnost mechanizace) a předloží ke schválení investorovi. V současné době není zhotovitel stavby známý.

Realizace stavby vyvolá potřebu výluk. Výluky obou (všech) traťových kolejí zastavující provoz na dané trati je možné konat pouze v noční době. V lokalitách kde se osazuje návěstní lávka případně krakorec je potřeba zajistit traťová a napěťová výluka. Délky výluk se v jednotlivých lokalitách liší dle přístupnosti k místu s těžkou mechanizací. Upřesnění výluk v lokalitách se stavební částí je v příloze B.21 Tabulka výluk. V těchto výlukových časech osazeny rovněž všechny technologie v dané lokalitě.

V lokalitách kde se neosazují návěstní lávky bude potřeba napěťová případně i traťová výluka v délce 4 hodiny. Výluky budou upřesněny v dalším stupni dokumentace pro stavební povolení, kdy už by měl být znám zhotovitel stavby a užitá technologie.

V rámci přípravných prací budou všechna zařízení v terénu vytýčena svými správci. V blízkosti stávajících sítí budou provedeny ručně kopané sondy.

Stavbu ve všech lokalitách lze provádět současně nebo každou zvlášť, nejsou nijak mezi sebou návazné. Instalace jednotlivých měřících zařízení může probíhat opět současně nebo postupně, pouze je potřeba současně položit potřebnou kabelizaci do společného výkopu.

V lokalitách kde je plánované osazení monitoringu obložení ližin, je nutné nejdříve vybudovat návěstní lávku kam bude zařízení umístěno. Spolu s osazováním návěstní lávky musí proběhnout úprava posilovacích trakčních vedení, případně zavěšených optických kabelů, aby byly vedeny prostorově v patřičné vzdálenosti od lávky.

Stavbu lze realizovat samostatně bez koordinace s jinými stavbami. Avšak v některých lokalitách je vhodné stavbu koordinovat s jinými plánovanými investicemi především kvůli spojení výlukových časů. Časová výluková koordinace musí zohlednit následující požadavky:

- Výluky v lokalitě Jistebník a Brodek u Přerova je třeba koordinovat s výlukami pro stavby „BC, Suchdol – Polom“ a „Rekonstrukce ŽST Přerov“.
- Výluky v lokalitě Březské nelze realizovat po dobu trvání odklonové vozby na rameni 324 (cca do první poloviny roku 2023) z důvodů výluk na rameni 501 a 326.
- Výluky v lokalitě Blansko je třeba koordinovat s výlukami pro stavby „BC Brno – Adamov a Blansko v roce 2022“.
- Výluky v lokalitě Vojkovice je třeba koordinovat s výlukami pro opravné práce (sanace svahu Šakvice – Zaječí) a „rekonstrukce zastávky Žabčice“ na trati 320“.
- Výluky v lokalitě Lužice je třeba koordinovat s výlukami pro stavby „Konverze 25kV na trati 316“.

- Výluky v lokalitě Opočinek je třeba koordinovat s výlukami pro stavby „Rekonstrukce ŽST Pardubice“.
- Výluky v lokalitě Oleško je nutné koordinovat s výlukami pro stavbu „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“.
- Výluky v lokalitách Kamenné Zboží a Tuklaty lze v uvedeném období (05/22 – 04/23) s ohledem na již probíhající investiční akce v úsecích Kolín – Poříčany – Český Brod a Lysá nad Labem – Praha uvažovat pouze v noční době.
- Nutno koordinovat se souvisejícími investicemi (Optimalizace Litoměřice - UL Střekov; ETCS Kralupy - státní hranice; Rekonstrukce Bílina - Most).

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nebylo samostatné schéma stavebních postupů zpracováno.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Zemina z výkopů bude použita pro záhozy. Přebytná výkopová zemina ze základů bude přednostně odvezena na místo určené investorem stavby s druhotným využitím zeminy na drážním pozemku. Zbývající nevyužitou čistou zeminu lze předat oprávněné osobě.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Netýká se.

Vypracoval: Mgr. Petr Vorel, Mgr. Michaela Vallová

Přílohy:

- B.01 Souhrnná technická zpráva Bdeněves
- B.02 Souhrnná technická zpráva Blansko
- B.03 Souhrnná technická zpráva Březské
- B.04 Souhrnná technická zpráva Cerhovice
- B.05 Souhrnná technická zpráva Damníkov
- B.06 Souhrnná technická zpráva Horní Měcholupy
- B.07 Souhrnná technická zpráva Jistebník
- B.08 Souhrnná technická zpráva Kamenné Zboží
- B.09 Souhrnná technická zpráva Kyselka
- B.10 Souhrnná technická zpráva Lužice
- B.11 Souhrnná technická zpráva Oleško

- B.12 Souhrnná technická zpráva Opočíněk
- B.13 Souhrnná technická zpráva Sudoměřice u Tábora
- B.14 Souhrnná technická zpráva Štáhlavy
- B.15 Souhrnná technická zpráva Tuklaty
- B.16 Souhrnná technická zpráva Vojkovice nad Svratkou
- B.17 Souhrnná technická zpráva Nemanice
- B.18 Souhrnná technická zpráva Libochovany
- B.19 Souhrnná technická zpráva Brodek u Přerova
- B.20 Souhrnná technická zpráva Řídicí systém
- B.21 Tabulka výluk