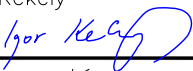




			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKÁCH 02/2016	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

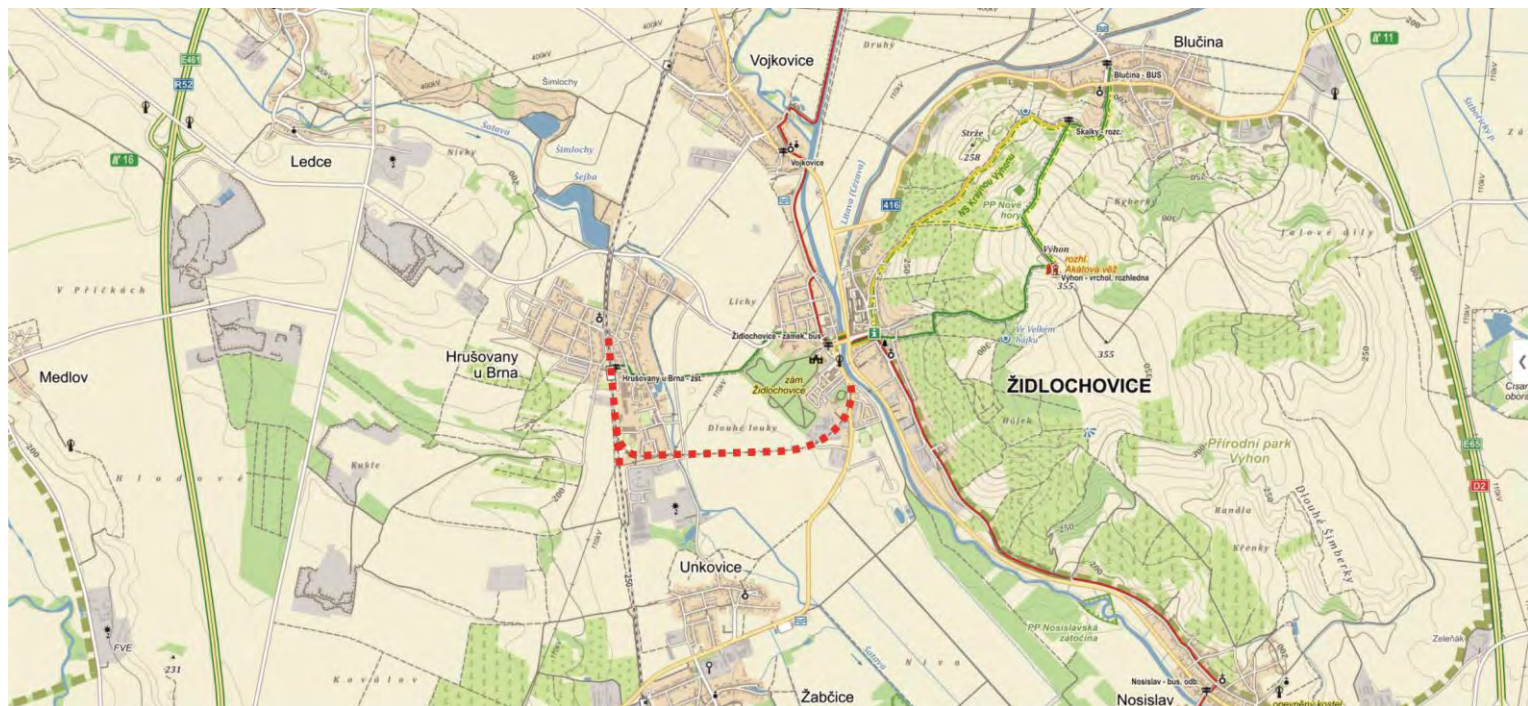


**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**  
**Kounicova 26**  
**611 36 Brno**

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz		
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUcí PROF. SKUPINY Ing. Petr Rotschein	ŘEDITEL Ing. Jiří Molák		
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Igor Kekely 		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Josef Ferenc 	KONTROLOVAL Ing. Petr Rotschein 		
KRAJ: Jihomoravský		POVĚŘENÝ OÚ: Židlochovice		STUPEŇ: DÚR	
“Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice”				ZAK. ČÍSLO 15016-01-1115	ARCH. ČÍSLO 2015110799
				MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ 36xA4
				DATUM: 04/2016	
				ČÁST DOKUM. B.	
Organizace výstavby					

## “Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice”

### B.6 Organizace výstavby



#### 1.1 Plochy zařízení staveniště

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění bude předmětem konkurzního řízení, nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení a to v prostoru stavby “Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice” na plochách navržených v této PD, zejména na plochách v železniční stanici Hrušovany u Brna.

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

Jednotlivé areály zařízení staveniště jsou zakresleny zelenými plochami. 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 budou v těchto areálech buňky jako úběžiště, kancelář a šatna, případně jídelna. Každý 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 nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

Každý areál zařízení staveniště bude vybaven kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

V areálech nebudou parkoviště pro nákladní automobily či stavební stroje. Ty budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na oficiálních parkovacích plochách, kde kromě lepší ochrany životního prostředí bude zajištěna i jejich lepší ostraha. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízeních staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Pro krátkodobá stání automobilů či techniky bude v každém areálu potřebný počet záchytných 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 a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku.

Plocha zařízení staveniště bude oplocena proti přístupu nepovolaných osob oplocením o výšce 1,8m a bude mít jeden vjezd pro automobilní a strojní techniku a jeden přístup pro příchod pěších, navzájem oddělené pevným zábradlím. Bude označena zákazovou značkou „Nepovolaný vstup zakázán“ dle NV č. 11/2002 Sb.



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:

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

Kriteriem pro výběr subdodavatelských firem 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 v potřebném množství v Brně. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení.

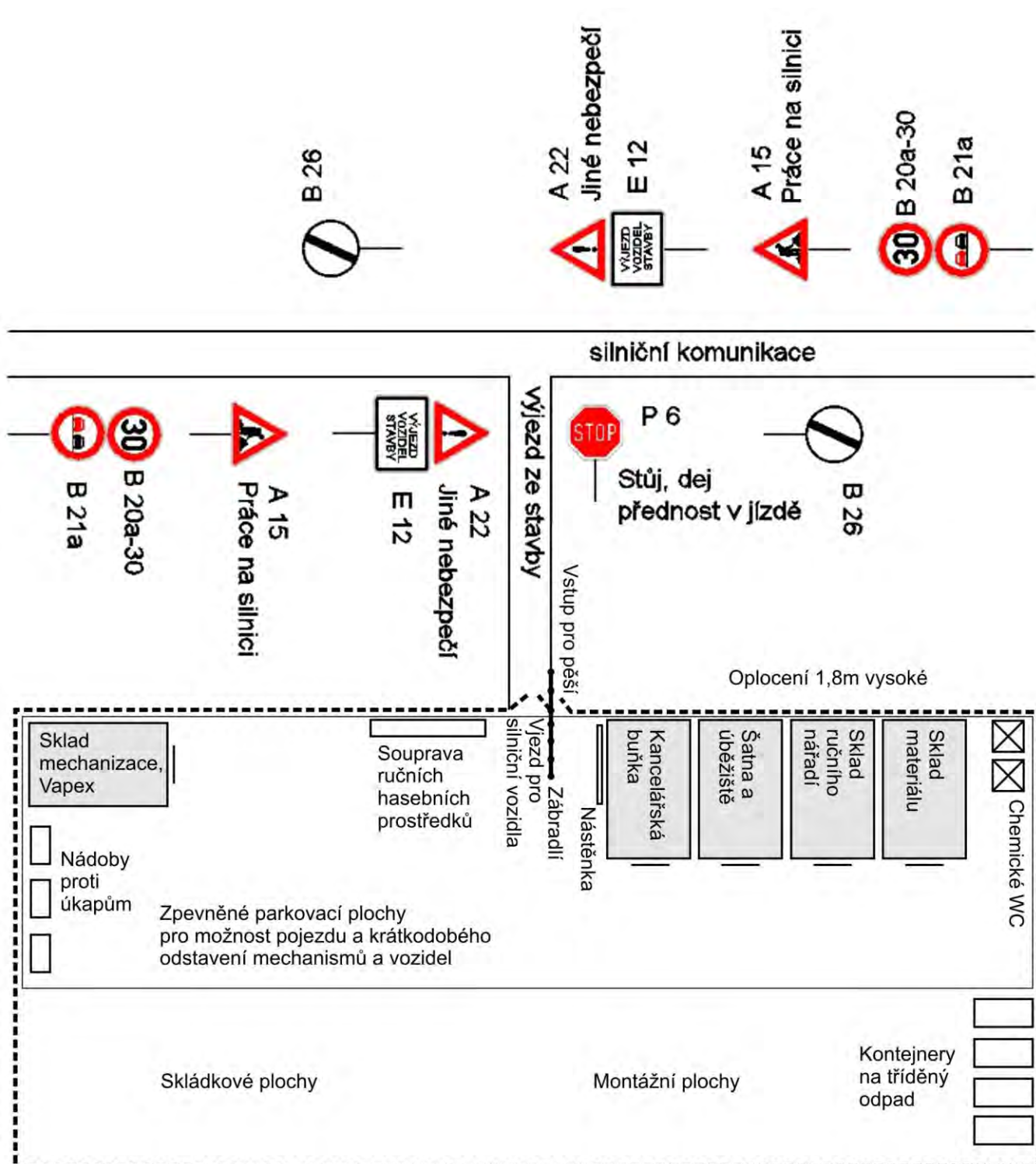
Zřízení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních a přístupových komunikací je navrženo provádět před započítáním konkrétních modernizačních prací v koleji na trati.

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

Plochy 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. 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).

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):





### Popis jednotlivých ploch zařízení staveniště:

Jako plochy a prostory vhodné pro zřízení areálů zařízení staveniště byly vytipovány níže popsané drážní plochy (v majetku SŽDC, nebo ČD). Pokud jsou tyto plochy v majetku ČD, je zde riziko, že ČD poskytne plochu za pronájem, případně je možné, že ČD tyto plochy nepronajme.

#### ZS km 126,1

Určení: **plocha ZS v žst. Hrušovany u Brna, vedení stavby**

Plocha: 85 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: částečně zpevněná

Pozemek: drážní, SŽDC

Dopravní napojení: od ulice Nádražní

Katastrální území: Hrušovany u Brna

Č. parcel: 867

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-601270.595 Y=-1178155.772

X=-601264.046 Y=-1178156.441

X=-601263.622 Y=-1178154.584

X=-601258.702 Y=-1178146.780

X=-601262.925 Y=-1178144.244

X=-601264.552 Y=-1178146.766

X=-601269.211 Y=-1178146.351

X=-601269.797 Y=-1178152.928







**ZS km 0,6**

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

Plocha: 1 926 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: nezpevněná

Pozemek: drážní, SŽDC

Dopravní napojení: od zahrádek a průmyslového areálu na ulici Vodní

Katastrální území: Hrušovany u Brna

Č. parcel: 826/1

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-601263.862 Y=-1178992.520

X=-601268.857 Y=-1178995.656

X=-601267.968 Y=-1179000.166

X=-601269.263 Y=-1179012.786

X=-601268.361 Y=-1179044.750

X=-601205.679 Y=-1179054.826

X=-601189.826 Y=-1179056.800

X=-601188.780 Y=-1179052.736

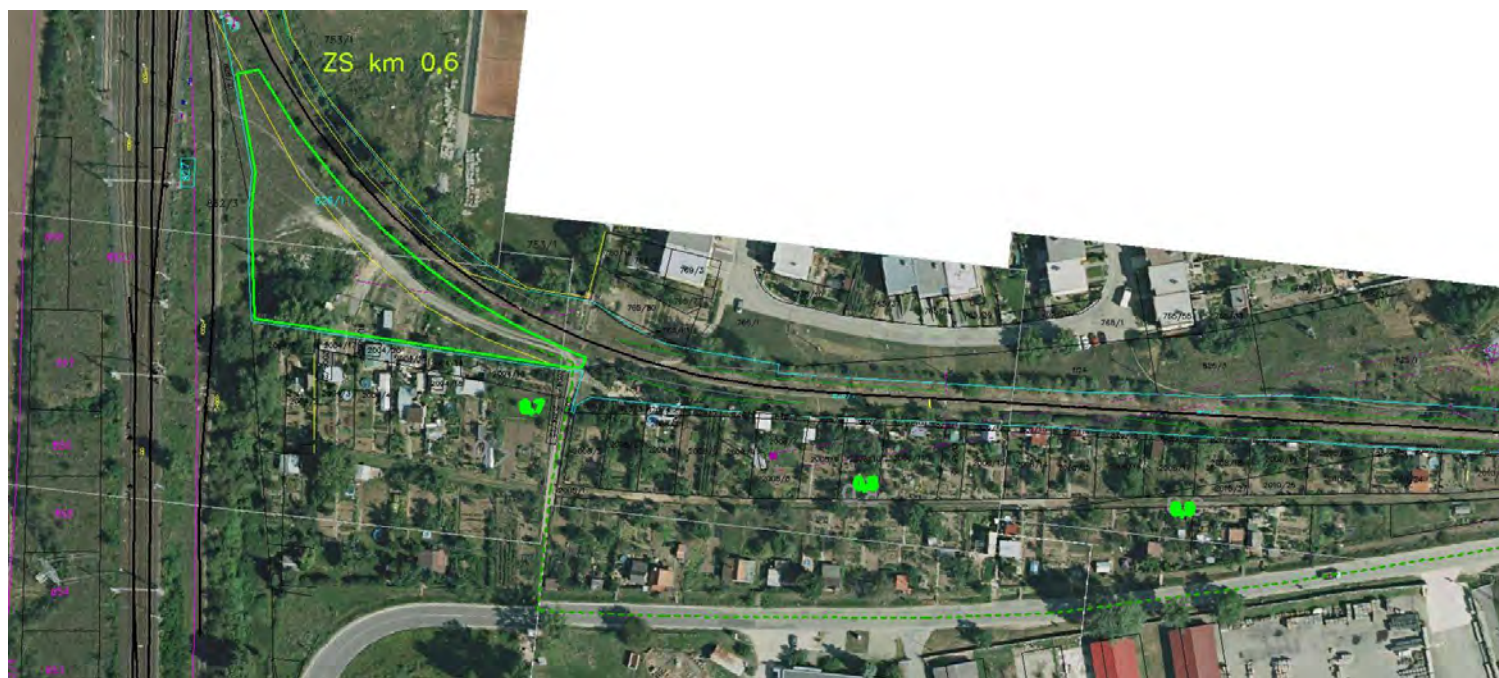
X=-601195.574 Y=-1179050.182

X=-601206.784 Y=-1179044.667

X=-601221.327 Y=-1179036.105

X=-601236.484 Y=-1179024.727

X=-601246.935 Y=-1179014.220







### ZS km 2,1

Určení: **plocha ZS, během stavby bude na této ploše umístěn reléový domek**

Plocha: 70 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: nezpevněná

Pozemek: drážní, SŽDC

Dopravní napojení: od přejezdu km 2,134

Katastrální území: Hrušovany u Brna

Č. parcel: 1983/72, 1988/4, 1988/1

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-599790.004 Y=-1179095.968

X=-599777.318 Y=-1179109.361

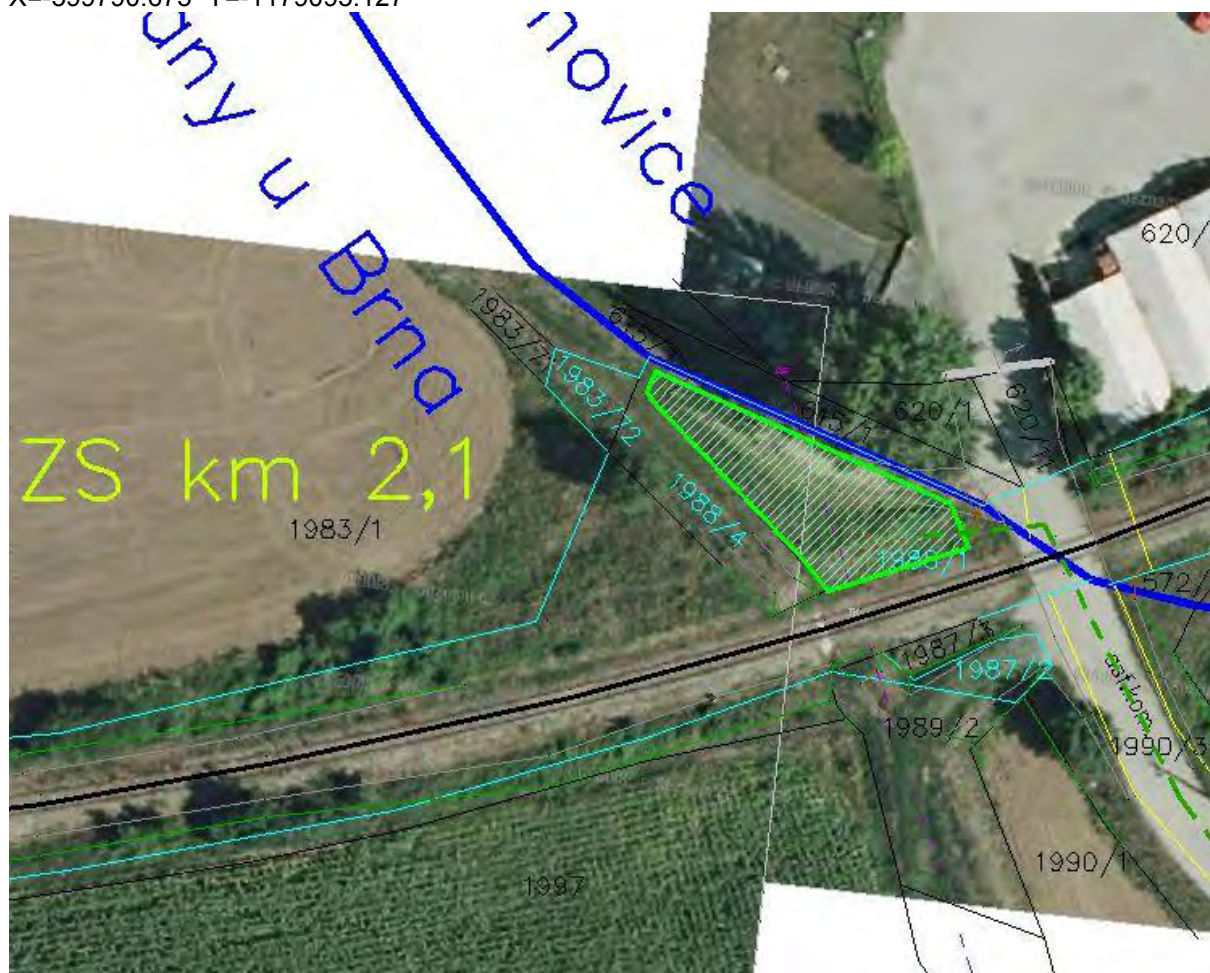
X=-599775.059 Y=-1179112.246

X=-599763.044 Y=-1179108.465

X=-599764.547 Y=-1179104.694

X=-599789.960 Y=-1179093.335

X=-599790.675 Y=-1179095.127





**ZS km 2,4**

Určení: **plocha ZS**

Plocha: 75 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: nezpevněná

Pozemek: drážní, SŽDC

Dopravní napojení: od přejezdu km 2,419

Katastrální území: Židlochovice

Č. parcel: 614/1

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-599528.377 Y=-1178943.512

X=-599532.989 Y=-1178939.292

X=-599540.855 Y=-1178948.024

X=-599535.777 Y=-1178952.299





### ZS km 2,5

Určení: **plocha ZS**

Plocha: 82 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: částečně zpevněná

Pozemek: drážní, SŽDC

Dopravní napojení: od VB, od ulice Nádražní. Je nutno po dobu stavby zajistit vjezd ke třem rodinným domům a do areálu vily (ZUŠ, knihovna, byty, garáže, klubové místnosti pro děti)

Katastrální území: Židlochovice

Č. parcel: 614/1

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-599466.442 Y=-1178833.173

X=-599458.666 Y=-1178812.094

X=-599457.962 Y=-1178809.361

X=-599457.962 Y=-1178809.361

X=-599457.962 Y=-1178809.361

X=-599466.491 Y=-1178814.672

X=-599466.491 Y=-1178814.672







**ZS km 2,7**

Určení: **plocha ZS**

Plocha: 297 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: částečně zpevněná

Pozemek: drážní, SŽDC

Dopravní napojení: od VB, od ulice Nádražní

Katastrální území: Židlochovice

Č. parcel: 614/1

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-599422.329 Y=-1178676.278

X=-599436.146 Y=-1178680.544

X=-599443.523 Y=-1178667.208

X=-599445.678 Y=-1178662.569

X=-599446.425 Y=-1178658.511

X=-599446.260 Y=-1178654.618

X=-599443.301 Y=-1178652.349







Pracovní vlaky dodavatelů mohou být umístěny po dohodě jednotlivých dodavatelů s žst. Hrušovany u Brna.

**Skládková plocha s případnou stanicí recyklace štěrkového lože se neuvažuje. Veškerý nepoužitelný vytěžený materiál ŠL bude odvezen na skládku Lom Žabčice (Písek Žabčice, spol. s.r.o.).**

**Demontáž a uskladnění vyzískaného materiálu se předpokládá na nákladišti v žst. Brno dolní nádraží.**

#### **Možnosti zdrojů vody a energií**

V železniční stanici Hrušovany u Brna 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. Ve skládkových plochách mimo obvod železniční stanice je zajištění elektrické energie a záměsové, ošetřovací i pitné vody problematické. Proto v případě těchto ploch se počítá s dovozem vody, zajištění elektrické energie se předpokládá především pomocí elektrocentrál. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Betonová směs bude na stavbu dovážena.

#### **Využití stávajících objektů**

V železničních stanicích obecně jsou v provozu telefony ČD, které však zpravidla mají pouze místní spojení a tyto linky jsou používány pro potřeby dopravy. Proto 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 a mají vybudovány dílny a sklady v jednotlivých žst. a využijí je pro stavbu.

#### **Předpokládané lhůty výstavby**

Lhůta výstavby vychází z termínů přípravy stavby a stavebních postupů. Viz příložený časový harmonogram.



## **1.2. Společné objekty a sdružené zařízení staveniště**

S vybudováním společných objektů pro účely zařízení staveniště se neuvažuje. Každý další případný dodavatel si zřizuje své vlastní zařízení staveniště dle vlastního uvážení na výše uvedených plochách. Umístění hlavního vedení stavby se uvažuje v prostorách žst. Hrušovany u Brna.

## **1.3. Elektrická energie**

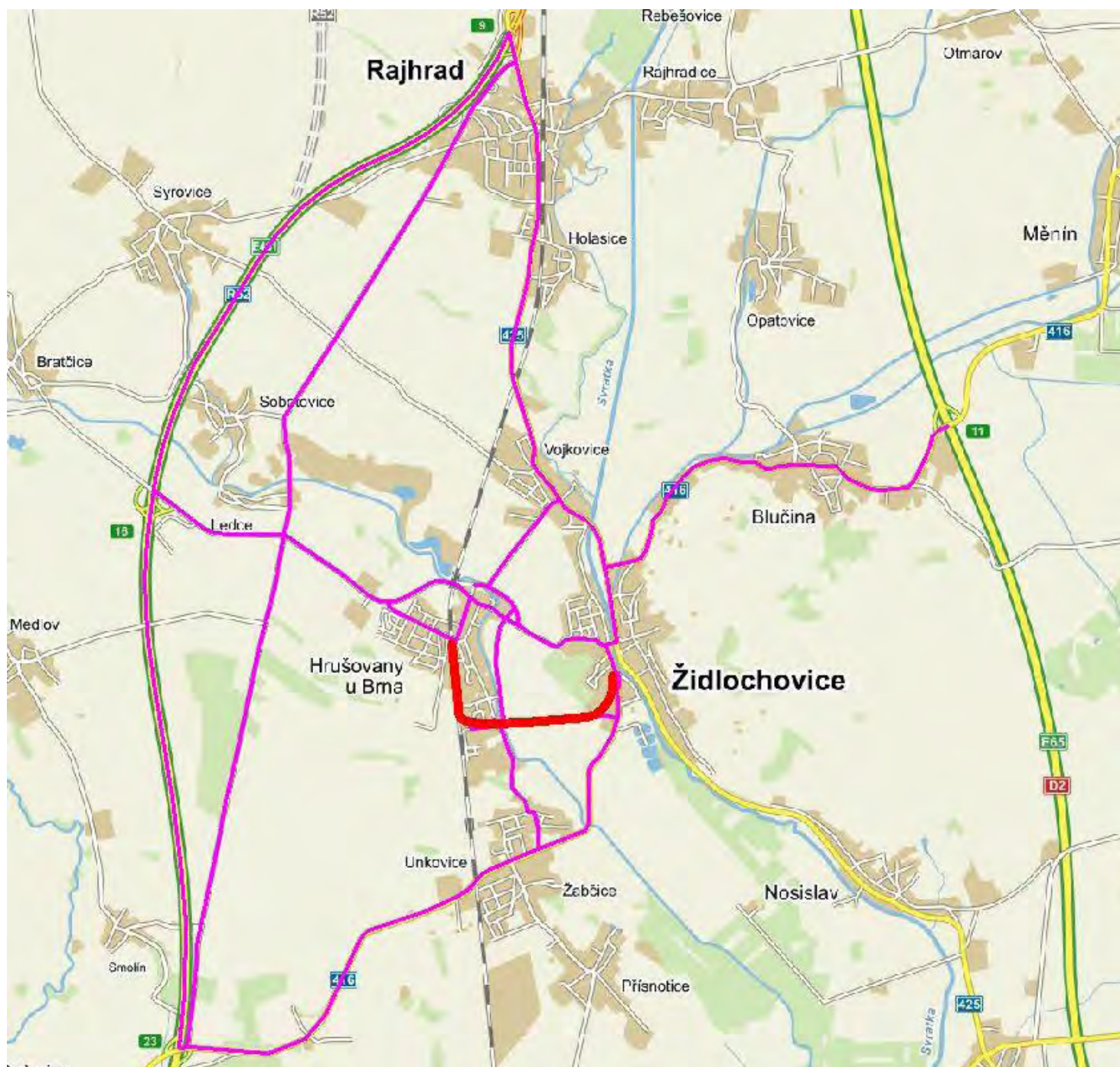
V železničních stanicích jsou možnosti připojení se na stávající rozvody elektrické energie. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích v průběhu výstavby připojeno 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 SŽDC OŘ Brno SEE a se SŽD SŽE ÚS Brno.

## **1.4. Dopravní trasy**

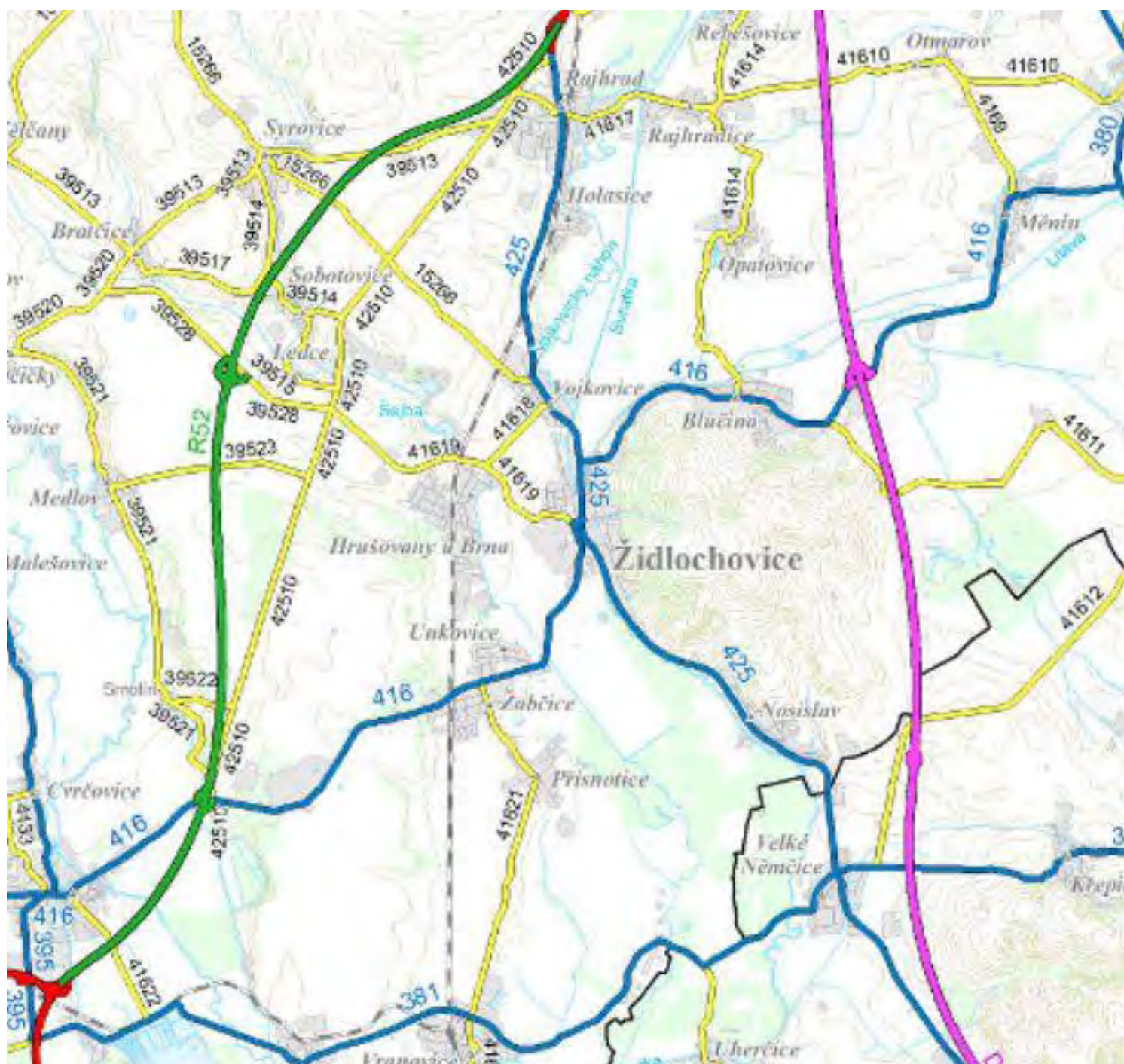
Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, materiál pro montáž kabelového vedení, vnější prvky TV, sděl. a zab. zař., veškeré prefabrikáty pro mosty, propustky, nástupiště apod. budou přepravovány na stavbu přímo po železnici. Plochy ZS jsou přístupny silničním motorovým vozidlům ze silniční sítě.

Situace 1:10 000 se zákresem dopravních tras byla zaslána k vyjádření uživatelům dotčených komunikací.



Přehled o silniční síti v místě stavby je uveden na následujícím výřezu ze silniční mapy i s legendou:





ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR  
ODBOR SILNIČNÍ DATABANKY A NDIC

- dálnice
- rychlostní silnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy



Stavba může používat jako páteřní osy obsluhy tři severojižní tahy:

- Rychlostní komunikaci R 52
- Silnici III/42510, která je vedena mimo zástavbu
- Silnice II/425 a II/416, které jsou vedeny v blízkosti dotčeného traťového úseku přes Žabčice, Židlochovice, Vojkovice, Holasice a Rajhrad. Silnice II/ 416 propojuje stavbu s dálnicí D2 v Blučině.

Jako přípojná trasa k R 52 bude používána silnice III/39528 – III/41619. Dále budou používány silnice III třídy a místní komunikace v zástavbě obcí Hustopeče u Brna a Židlochovice.

V rámci stavby budou rekonstruovány následující 4 přejezdy:

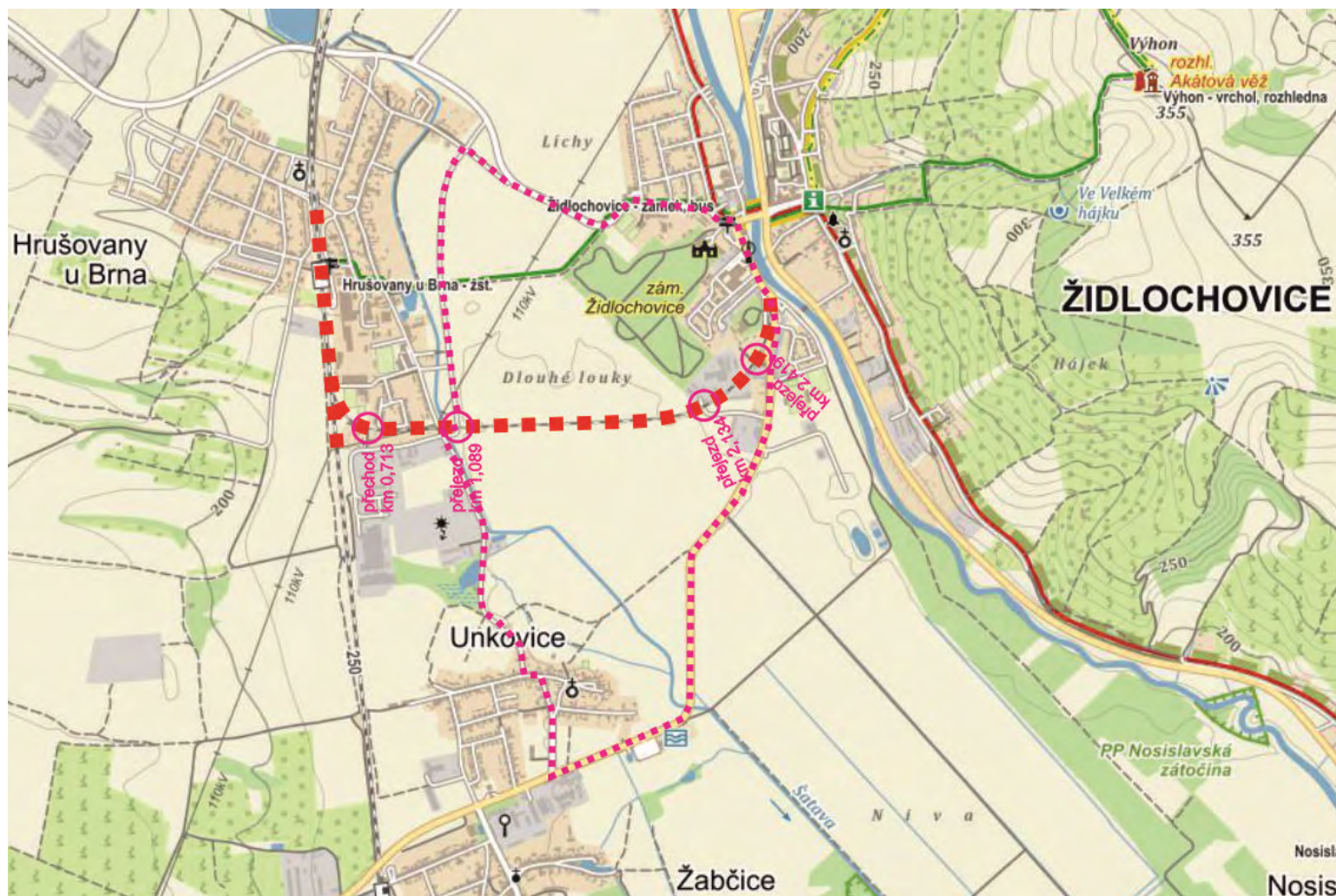
- **Železniční přechod v km 0,713** – možnost uzavření během stavby, zhotovitel zřídí v blízkosti stavební jámy bezpečný provizorní přechod pro pěší.
- **Železniční přejezd v km 1,089** – přejezd bude po dobu prací uzavřen a bude vytýčena objížďka dle situačního schématu viz níže. Zhotovitel po dobu stavby zřídí v blízkosti stavební jámy bezpečný provizorní přechod pro pěší.
- **Železniční přejezd v km 2,134** – jediný přejezd do průmyslového areálu. Zhotovitel bude provádět práce v součinnosti s uživatelem areálu. Mezi jednotlivými technologickými činnostmi přejezd vždy provizorně zprovozní a časy uzávěr přejezdu zkrátí na optimální potřebnou dobu. Členění jednotlivých výluk:
  - První výlukou přejezdu je rozebrání přejezdové konstrukce, vytržení a odvoz kolejového pole z osy koleje. Vzniklý otvor v koruně silnice se dosype štěrkem a zahutní, aby přejezd byl pro následující období sjízdný pro silniční dopravu se snížením rychlosti na 30 km/h.
  - Druhou výlukou přejezdu je realizace spodku a položení nové koleje po vytěžení provizorního zašterkování otvoru, dále podbití koleje, zřízení přejezdové konstrukce a nové silniční konstrukce vně koleje.

Zhotovitel po dobu stavby zřídí v blízkosti stavební jámy bezpečný provizorní přechod pro pěší.

- **Železniční přejezd v km 2,419** – obdobný případ přejezdu jako u přejezdu předchozího. Jedná se o jediný přejezd do areálu zahrádek a bydlení. Zhotovitel bude provádět práce v součinnosti s uživateli tohoto areálu. Mezi jednotlivými technologickými činnostmi přejezd vždy provizorně zprovozní a časy uzávěr přejezdu zkrátí na optimální potřebnou dobu. Členění jednotlivých výluk bude stejné:
  - První výlukou přejezdu je rozebrání přejezdové konstrukce, vytržení a odvoz kolejového pole z osy koleje. Vzniklý otvor v koruně silnice se dosype štěrkem a zahutní, aby přejezd byl pro následující období sjízdný pro silniční dopravu se snížením rychlosti na 30 km/h.
  - Druhou výlukou přejezdu je realizace spodku a položení nové koleje po vytěžení provizorního zašterkování otvoru, dále podbití koleje, zřízení přejezdové konstrukce a nové silniční konstrukce vně koleje.

Zhotovitel po dobu stavby zřídí v blízkosti stavební jámy bezpečný provizorní přechod pro pěší.

Přehledné situační schéma přejezdů je uvedeno zde:



Trvalé dopravní značení (místní úprava provozu), které bude v rozporu s přechodným dopravním značením (přechodnou úpravou provozu) bude dočasně zneplatněno, tj. zakryto, nebo přeškrtnuto páskou s oranžovo-černým pruhem.

Minimálně 7 dní před realizací úplné uzavírky budou účastníci provozu na dotčených pozemních komunikacích informováni o uzavření těchto pozemních komunikací, resp. železničních přejezdů, a to prostřednictvím dopravního značení (např. DZ č. IP22 „Změna místní úpravy“).

Za snížené viditelnosti bude dopravní zařízení č. Z2 „Zábrana pro označení uzavírky“, umístěné na pozemních komunikacích, vždy doplněné o soustavu výstražných světel.

Grafické provedení svislého dopravního značení č. IS 11a „Návěst před objížďkou“ musí odpovídat skutečnému vedení pozemních komunikací, musí být vyznačeny čísla silnic, čísla železničních přejezdů a názvy cílů.

O případných technologických přestávkách budou účastníci provozu na pozemních komunikacích informováni prostřednictvím DZ č. E13 „Text“ či „informačních tabulí“ s textem – PROBÍHÁ TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA.

Na stavbě budou dodrženy další podmínky uvedené ve Stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích.

Na pozemních komunikacích a v jejich bezprostřední blízkosti se budou nacházet otevřené výkopy a jámy. Tyto musí být zabezpečeny vhodným opatřením tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb chodců (označení a oplocení výkopu, provizorní láva pro pěší apod) viz příklad na fotografii.



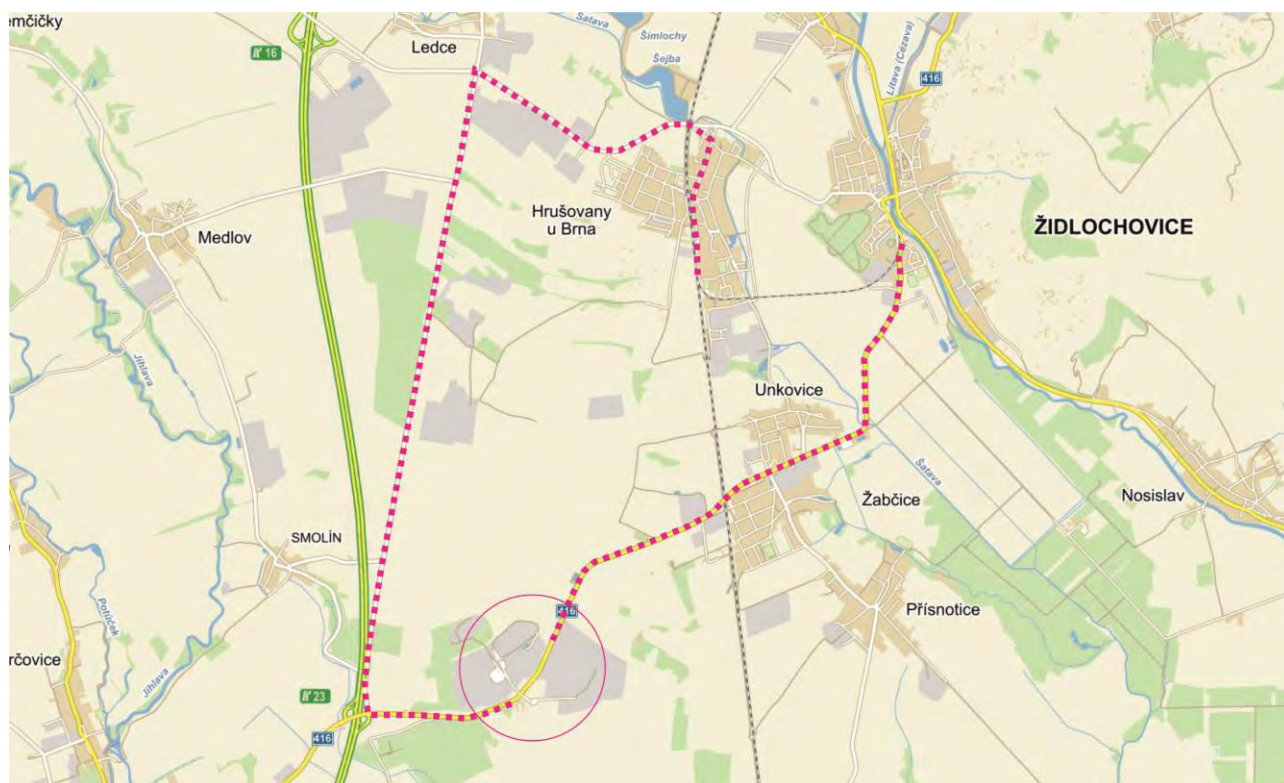


**Dopravní značení vypracuje pro konkrétní objížďky a dopravní značení projedná zhotovitel stavby s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.**

Plochy 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.

Vzhledem k celkovému objemu a následně kapacitám skládek je předběžně vytipována lokalita Lom Žabčice (Písek Žabčice, spol. s.r.o.). Vzdálenost po silnici do cílového prostoru je cca 10 km.

Výjimku bude tvořit štěrkové lože pod výhybkami (v množství cca 10 m<sup>3</sup> na každou výhybku) a v místě stání lokomotiv (ve stanicích a u návěstidel). Materiál z těchto lokalit (včetně navazující podkladní vrstvy zemin) bude odebrán separovaně a předán k **biodegradaci** oprávněné firmě.



### 1.5. Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení

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

### 1.6. Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby

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

Provádění stavby a zejména pak výstavba trakčního vedení bude prováděna za částečně nebo úplně vyloučeného železničního provozu.

Rozsah vylukové činnosti pro stavební a montážní práce je uveden v části Dopravní technologie.

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací pro základy trakčního vedení a pro kabelové trasy, je nutné brát zřetel na stávající pozemní síť a tyto je nutné před předáním staveniště řádně vtyčít.

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

Při provádění stavebních prací platí předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je platný od 01. 10. 2013. 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 i s poznáním trati.

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, nákolenníky, 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.

Práce v blízkosti TV je možno provádět pouze za proudové výluky tohoto trakčního vedení.

Rozsah výlukové činnosti pro stavební a montážní činnost je popsán v dopravní technologii. U mostních objektů je výluková činnost a způsob provádění zmíněn v technických zprávách jednotlivých stavebních objektů.

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 staveníšť 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 výškopisné a polohopisné zdokumentovány, je nutné před zahájením stavby, nejpozději při předávání staveníště, 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 silnoprůdových 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 realizaci stavby, je nutné brát zřetel na stávající pozemní sítě a tyto je nutné před předáním staveníště řádně vytyčit.

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

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

Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6

předpis SŽDC Bp1 s účinností od 1.10.2013

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

silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

Předpisy SŽDC:

„SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a ve znění změn č. 1, 2 a 3 (účinnost od 1. května 2015)“

nový přepis SŽDC D1, (platí od 01.07.2013 a nahrazuje SŽDC (ČD) D1 a SŽDC (ČD) D2)

„SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt a ve znění změn č. 1(účinnost 25. února 2015)“

„SŽDC Zam 1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy a ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. září 2014)“

„SŽDC (ČSD) T35 Údržba a opravy zařízení rozhlasových, hodinových, informačních a požární signalizace“

„SŽDC (ČSD) T123 Údržba reléových zabezpečovacích zařízení a ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. dubna 1986)“

„SŽDC (ČSD) T126 Údržba přejezdových zařízení a ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. března 2014)“

„SŽDC E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek“  
Předpis SŽDC E2 účinný od 1. ledna 2011 ruší předpis SŽDC (ČD) E2.

„SŽDC E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie“  
Předpis SŽDC E4 účinný od 1. ledna 2011 ruší předpis SŽDC (ČD) E4.

„SŽDC E8 Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení“  
Předpis SŽDC E8 účinný od 1. května 2013 ruší předpis SŽDC (ČD) E8.

„SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC“  
Předpis SŽDC E11 účinný od 1. dubna 2011 ruší předpis SŽDC (ČSD) E11.

„SŽDC E3 Předpis pro trakční napájecí a spínací stanice“  
Předpis SŽDC E 3 účinný od 1. ledna 2011 ruší předpis SŽDC (ČD) E 3.

„SŽDC E10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení“  
Předpis SŽDC E 10 účinný od 1. ledna 2011 ruší předpis SŽDC (ČD) E 10.

„SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacího zařízení a ve znění změny č. 7 (účinnost od 1. června 2014)“

„SŽDC (ČD) T121 Údržba venkovního zabezpečovacího zařízení a ve znění změny č. 6 (účinnost od 31. prosince 2000)“

„SŽDC (ČSD) T122 Údržba mechanických a elektromechanických zabezpečovacích zařízení“

„SŽDC (ČSD) T34 Údržba a opravy tratí nadzemních vedení“

„SŽDC (ČSD) SR104/1(S) Služební rukověť. Pracovní postupy sanace pražcového podloží pod výhybkami“

„SŽDC (ČSD) SR104/2(S) Služební rukověť. Pracovní postupy sanace pražcového podloží staničních a traťových kolejí“

„SŽDC (ČD) S66 Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v České republice“

„SŽDC S5 Správa mostních celků“  
Předpis SŽDC S5 účinný od 1. října 2012 ruší předpis SŽDC (ČD) S5.

„SŽDC S8 Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel“  
Předpis SŽDC S8 účinný od 1. ledna 2012 ruší SŽDC (ČD) S8 účinný od 1. června 2005; SŽDC (ČSD) S8/1 účinný od 30. listopadu 1984; SŽDC (ČD) V8/I účinný od 1. února 2001; SŽDC (ČD) V8/II účinný od 1. února 2001; SŽDC (ČD) V15/I účinný od 28. prosince 1997; SŽDC (ČSD) V15/II účinný od 1. října 1987; SŽDC (ČD) V32 účinný od 1. března 1972; SŽDC (ČD) V62 účinný od 28. května 2000.

„SŽDC (ČD) S3/1 Práce na železničním svršku a ve znění změny č. 2 (1. ledna 2010)“

„SŽDC (ČD) TNŽ 01 0101 Návosloví Českých drah - Oblast: doprava a řízení provozu“

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákolníky, 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.



Stavba probíhá v některých úsecích za současného provozu v sousední koleji, která bude pojížděna rychlostí 50 km/hod. Proto musí být prokazatelně postavena bezpečnostní hlídka zajišťující pracovní místo po dobu výkonu prací. Práce, kdy v době mimo výluky pojížděné koleje mohou mechanizační prostředky zasahovat do průjezdného průřezu této koleje, musí být sjednány s výpravčími sousedních železničních stanic. Protože práce budou probíhat i pod trakčním vedením, je nutno zajistit dohled jmenovaného pracovníka ČD a SŽDC. V žádném případě nesmí dojít k narušení systému trakčních opěr při provádění prací.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

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.

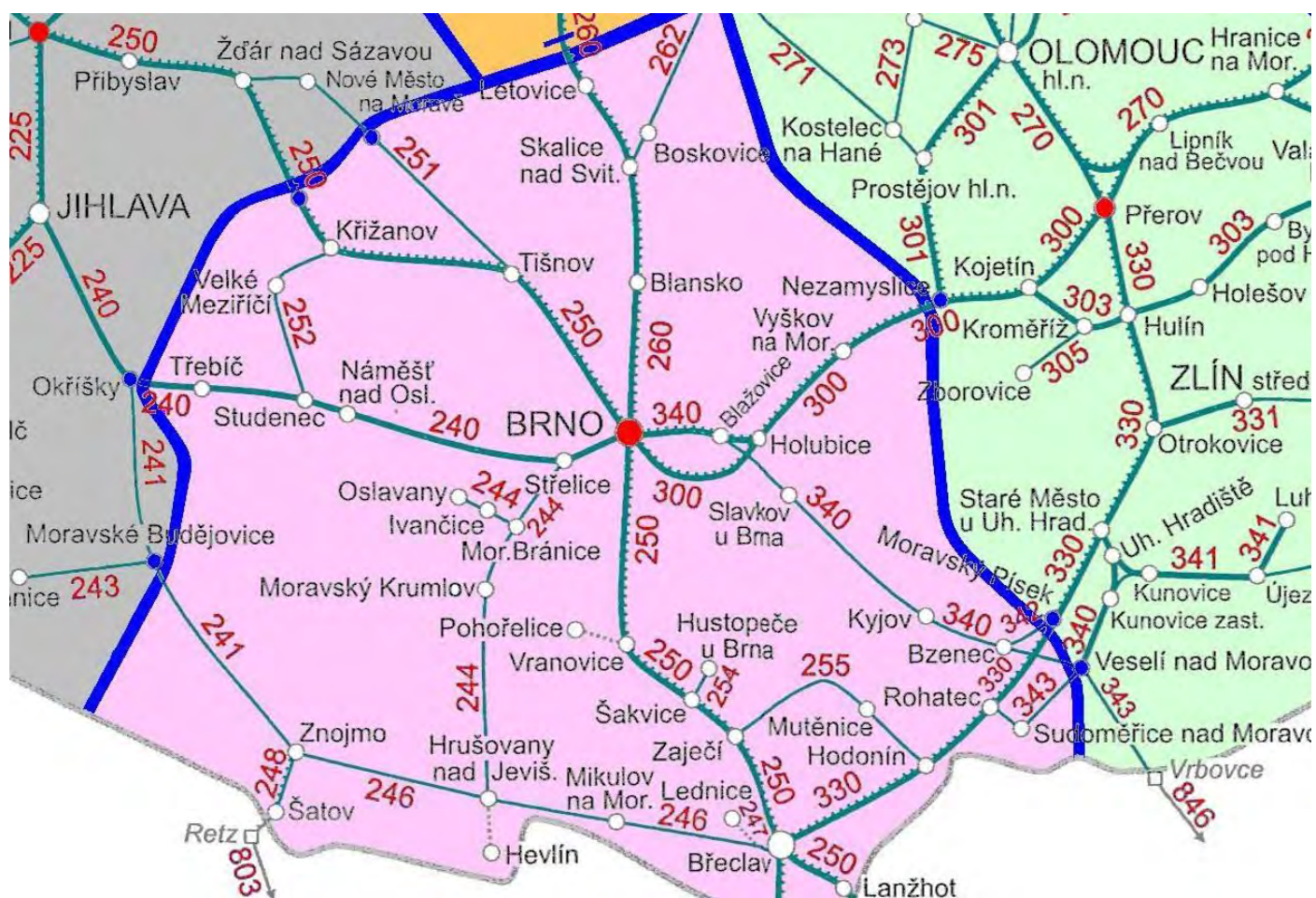
#### **Sociální náležitosti**

- lékařská služba v Brně
- policejní stanice v Brně
- hasičská záchranná stanice v Brně

#### **Požární bezpečnost**

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku.

Zahájení a ukončení prací na stavbě je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽDC - JPO Brno v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Výřez z mapy zásahových obvodů JPO HZS SŽDC je uvedena 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 HZSP SŽDC - 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.

Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasicími 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. Dále je postupováno dle „Opatření MV ČSR HSPO“ ze dne 3.1.1984.

### 1.7. Vliv stavby na životní prostředí

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.

Pro eliminaci těchto vlivů 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. Seřízené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřízením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřízené brzdy produkující minimum prachového azbestu. Proto o použití vozidel na stavbě musí dodavatelé požádat stavební dozor investora na stavbě po předložení dokladu o garanční prohlídce vozidla. O těchto dokladech bude na stavbě vedena kniha, která může být veřejně kontrolovatelná. Parkování vozidel a mechanizace musí být prováděno s dodržováním všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí a to na zpevněných plochách zařízení staveniště viz předchozí kapitoly, zajištěné proti úniku olejů a pohonných hmot nádobami. Tyto parkovací plochy budou dodavatelům smluvně určeny a stavební dozor investora bude dbát na jejich dodržování. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek.

Každý areál zařízení staveniště bude vybaven 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 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 částíček do volného terénu při jízdě.

Dobrou organizací práce je možné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd 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. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.




### 1.8. Rizikové práce a činnosti




Na stavbě bude celá řada rizik z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

- 1) Zejména se jedná o pracoviště, kde se od začátku stavby až po ukončení stavby budou pracovníci pohybovat v kolejišti, kde se budou pohybovat železniční kolejová vozidla – a to jak trakční prostředky s vagóny osobních, nákladních i pracovních vlaků, tak také železniční technika. Všichni pracovníci na stavbě musí před zahájením prací absolvovat školení a prozkoušení z bezpečnostních předpisů a musí důsledně dodržovat veškerá ustanovení tohoto předpisu. Na staveništi při práci musí být všichni pracovníci vybaveni potřebnými osobními ochrannými prostředky s reflexními prvky, zejména reflexními vestami a přílbami. U každé pracovní skupiny musí být vždy vyčleněn nejméně jeden pracovník jako **bezpečnostní hlídka a předsunutá bezpečnostní hlídka** na obou stranách traťového úseku od místa pracoviště, který neustále kontroluje, zda se nepřibližuje železniční kolejová technika k místu pracoviště. Bezpečnostní hlídka je vybavena dvouhlasou trubkou, na jejíž signál musí všichni pracovníci opustit pracovní místo a odejít do bezpečného prostoru, se kterým musí být seznámeni ještě před zahájením práce. Bezpečnostní hlídka i stavbyvedoucí jsou rovněž varováni staničním rozhlasem, případně radiopojítky. Práce není možné provádět bez platného Rozkazu o výluce (ROV).
- 2) Dalšími riziky na této stavbě jsou ohrožení automobilní a technikou a stroji pro zemní práce při jejich nakládání, vykládání i pracovní činnosti, ohrožení padajícími, nebo vymrštěnými předměty nebo materiály při práci těchto mechanismů. Pracovníci se opět pohybují v blízkosti strojů s osobními ochrannými prostředky s reflexními prvky, zejména reflexními vestami a přílbami, vyčlení si bezpečnostní hlídku, která vizuálně střeží pohyb pracovníků a techniky. K dorozumívání strojníků a řidičů s pracovníky jsou tito vybaveni radiopojítky a předem jsou na školení BOZP seznámeni s varovnými a dorozumívacími signály.




# Kódované signály

Význam	Popis	Vyobrazení
A. Všeobecné signály		
START Pozor Začátek povelu	Obě paže jsou rozpaženy, dlaně obráceny kupředu	
STŮJ Přerušeni Konec řízeného pohybu	Pravá paže směřuje vzhůru, s dlaní obrácenou dopředu	
KONEC operace	Obě paže složeny ve výši prsou	

Význam	Popis	Vyobrazení
B. Svislé přemísťování		
NAHORU	Pravá paže směřuje vzhůru s dlaní obrácenou dopředu a pomalu krouží	
STOP Přerušeni Konec řízeného pohybu	Pravá paže směřuje dolů s dlaní obrácenou k tělu a pomalu krouží	
SVISLÁ VZDÁLENOST	Ruce udávají příslušnou vzdálenost	

Význam	Popis	Vyobrazení
C. Vodorovné přemísťování		
POHYB VPŘED	Obě paže jsou ohnuty s dlaněmi obrácenými vzhůru a předloktí se pomalu pohybuje směrem k tělu	
POHYB VZAD	Obě paže jsou ohnuty s dlaněmi obrácenými dolů a předloktí se pomalu pohybuje směrem od těla	
VPRAVO od signalisty	Pravá paže je vodorovně upažena s dlaní obrácenou dolů a pohybuje se pomalými pohyby vpravo	
VLEVO od signalisty	Levá paže je vodorovně upažena s dlaní obrácenou dolů a pohybuje se pomalými pohyby vlevo	
VODOROVNÁ VZDÁLENOST	Ruce udávají příslušnou vzdálenost	

D. Nebezpečí		
STOP Nouzové zastavení	Obě paže směřují vzhůru s dlaněmi obrácenými kupředu	
RYCHLE	Všechny pohyby rychleji	
POMALU	Všechny pohyby pomaleji	

- Pracovníci na této stavbě se pohybují v nerovném terénu, mohou být ohroženi pádem, zřícením, nebo uklouznutím na nerovném povrchu. Případné provizorní dřevěné schodiště i pracoviště musí být opatřeno pevným zábradlím s vizuálními výstražnými prvky.
- Dalším rizikem je riziko elektrické – možný kontakt s elektrickými kabely, nebo elektrickým zařízením.
- Riziko tepelné – při svařování ocelových prvků železničního svršku, práci se živici.
- Riziko prašnosti jemných částeczek materiálů – na celé stavbě.
- Riziko nevhodných klimatických podmínek. Stavba může prováděna během celého kalendářního roku, tedy i za extrémního chladu, tepla a vlhkosti.
- Riziko hluku, vibrací při práci se speciálními mechanismy.
- Riziko požární je na této stavbě méně významné, přesto je nutné jej nepodceňovat.
- Práce v noci a zhoršené viditelnosti - po dobu těchto prací musí být pracoviště osvětleno mobilními osvětlovacími soupravami.
- Práce vystavující riziku poškození zdraví, nebo života sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o – pažení výkopů dle technologických postupů, střežení pracovníků, proškolení, OOPP.

Před zahájením jakýchkoliv prací na stavbě je stavbyvedoucí povinen všechna rizika se všemi pracovníky vyhodnotit, učinit opatření k minimalizaci těchto rizik, vybavit pracovníky potřebnými OOPP a během prací navržená opatření kontrolovat.

## Dopravní technologie po dobu výstavby

### Popis stavby

Rozsah stavby je vymezen železniční stanicí Hrušovany u Brna včetně tzv. manipulačního obvodu Židlochovice, který představuje původní trať Hrušovany u Brna – Židlochovice.

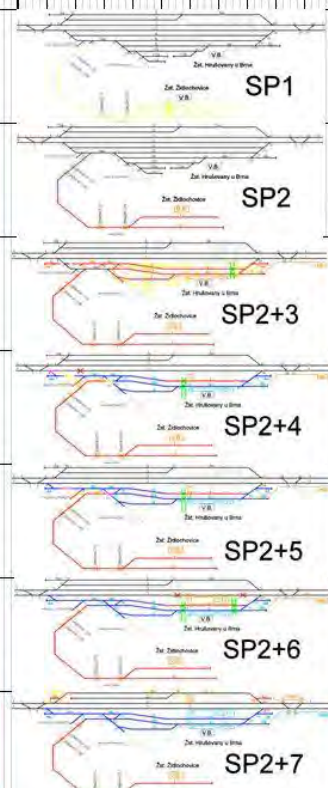
### Zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby: 01. 2018.

Ukončení stavby: 12. 2018.

Doba trvání stavby: 12 měsíců.

Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna - Židlochovice		rok/měsíc r. 2018												rok/měsíc r. 2019											
etapa	náplň	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
S.P.0	SP0: plochy ZS, kácení, přeložky sítí, krátké výluky pro přípravné práce																								
S.P.1	SP1 - demolice stávající spojovací koleje Hrušovany u Brna (od výh. č. 11) - Židlochovice, včetně kolejistě žst. Židlochovice. Stávající přejezdy se po vytržení kolejí uvedou do provozuschopného stavu z hlediska silniční dopravy. Železniční doprava není ovlivněna. Kolejová pole jsou odvážena ve vlakových přestávkách. Současné se buduje v žst. Hrušovany u Brna provizorní zabezpečovací zařízení.																								
S.P.2	SP2 představuje výstavbu kompletní nové trati Hrušovany u Brna - Židlochovice - všechny PS a SO. Železniční doprava není ovlivněna. Materiál je navážen ve vlakových přestávkách. SP2 bude realizován souběžně se všemi stavebními postupy v žst. Hrušovany u Brna.																								
S.P.2+3	V SP3 se za provozu na staničních kolejích 2, 1, 3, 5 a u nástupištních hran u kolejí 2, 1, 5 buduje rozhodující část nového stavu sudé skupiny žst. Hrušovany u Brna (zatím bez ostrovního nástupiště, jehož výstavba by zamezila provozu na kolejích č. 2). Břeclavské zhlaví této skupiny se ponechává v tomto postupu ve stávajícím stavu pro možnost nájedu kolejové techniky do stavební jámy. Od stávajícího nástupiště u kolejí č. 2 se přes stavební jámu vybuduje bezpečný provizorní přechod pro pěší. Buduje se PHS 2.																								
S.P.2+4	V krátkém SP4 (týden?) se vloží nová výhybka č. 4 a kolejové pole po stávající výhybce č. 6. V provozu jsou staniční koleje 1, 3, 5 a u nástupištní hrany u kolejí 1, 5. Buduje se PHS 2.																								
S.P.2+5	V dalším krátkém SP5 (týden?) se dokončí sudá skupina stanice bez ostrovního nástupiště, ale i s krajním nástupištěm u kolejí č. 6, které se po konci tohoto SP5 uvede do provozu včetně vlakové cesty po kolejích č. 4a a 6. V provozu jsou staniční koleje 2, 1, 3, 5 a nástupištní hrany u kolejí 2, 1, 5. Rovněž se vybuduje střežený přejezd přes koleje č. 4 a 6 pro návoz materiálu do stavební jámy ostrovního nástupiště. Buduje se PHS 2.																								
S.P.2+6	V SP6 se vybuduje ostrovní nástupiště mezi kolejemi 2 a 4 včetně výstupů ze stávajícího podchodu. Práce u stávajícího podchodu budou organizovány tak, že bude vždy ponechán chráněný a volný koridor pro četující k přístupu na stávající ostrovní nástupiště v liché skupině. V provozu jsou staniční koleje 6, 1, 3, 5 a nástupištní hrany u kolejí 6, 1, 5. Buduje se PHS 2.																								
S.P.2+7	V SP7 se za provozu v nové sudé skupině realizují práce v liché skupině - zruší se stávající kolej č. 3 a zřídí se odvraty sudé skupiny na obou zhlavích. V provozu jsou staniční koleje 4, 6, 2, 1 a nástupištní hrany u kolejí 4, 6, 2, 1. Po skončení SP2 a SP7 proběhne již za provozu zkoušení zabezpečovacího zařízení (zelená barva). Buduje se PHS 1.																								
dokonč. práce, kompl. vyzkouš., kolaudace-1měsíc																									
zkušební provoz - 6 měsíců																									



### Členění stavebních prací

Stavba je rozdělena do následujících stavebních postupů:

- SP 0 – Přípravné práce,
- SP 2 – Výstavba, úsek Hrušovany u Brna (mimo) – Židlochovice (včetně),
- SP 3-7 – Výstavba, železniční stanice Hrušovany u Brna,
- Dokončovací práce, kompletní vyzkoušení, kolaudace,
- Zkušební provoz.

### Stavební postupy

Pro snadnější orientaci v tabulkách stavebních postupů byly výluky jednotně označeny a definovány.



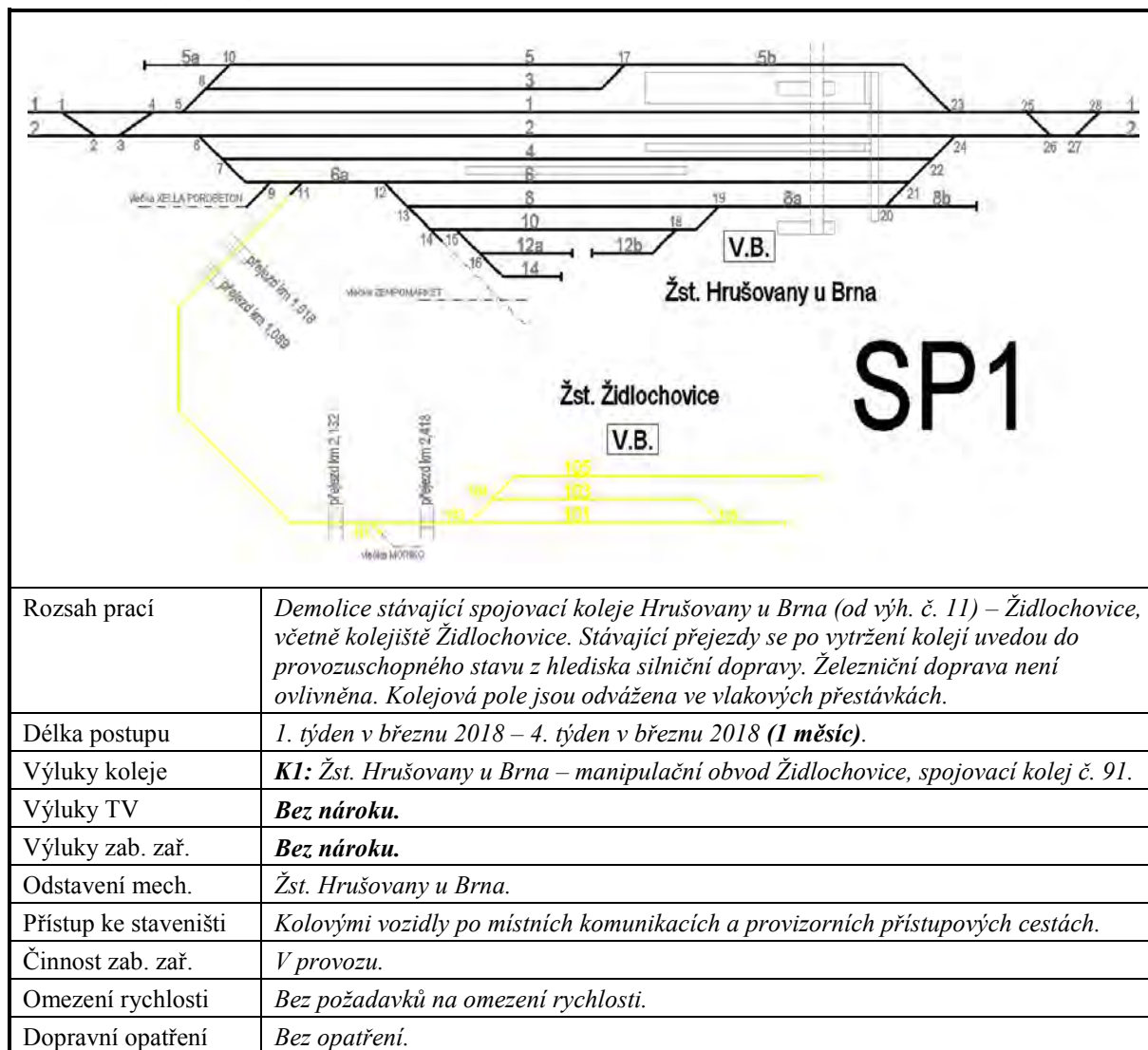
Tabulka 1 Označení a definice výluk

Označení	Definice výluky
K1	Žst. Hrušovany u Brna, manipulační obvod Židlochovice, spojovací kolej č. 91.
K2	Žst. Hrušovany u Brna, dopravní koleje č. 4 a č. 6, manipulační obvod Hrušovany u Brna.
K3	Žst. Hrušovany u Brna, hlavní dopravní kolej č. 2.
K4	Žst. Hrušovany u Brna, hlavní dopravní kolej č. 2 a dopravní kolej č. 4. V provozu je nová dopravní kolej č. 6.
K5	Žst. Hrušovany u Brna, dopravní koleje č. 3, č. 5 a č. 5b, manipulační kolej č. 5a. V provozu jsou nové dopravní koleje č. 4 a č. 6.
T1	Žst. Hrušovany u Brna, TV nad dopravními kolejemi č. 4 a č. 6a+6.
T2	Žst. Hrušovany u Brna, TV nad hlavní dopravní kolejí č. 2.
T3	Žst. Hrušovany u Brna, TV nad dopravní kolejí č. 4. TV nad novou dopravní kolejí č. 6 je v provozu.
T4	Žst. Hrušovany u Brna, TV nad dopravními kolejemi č. 3 a č. 5+5b.
Z1	Žst. Hrušovany u Brna, staniční zabezpečovací zařízení.

## Stavební postup SP 0

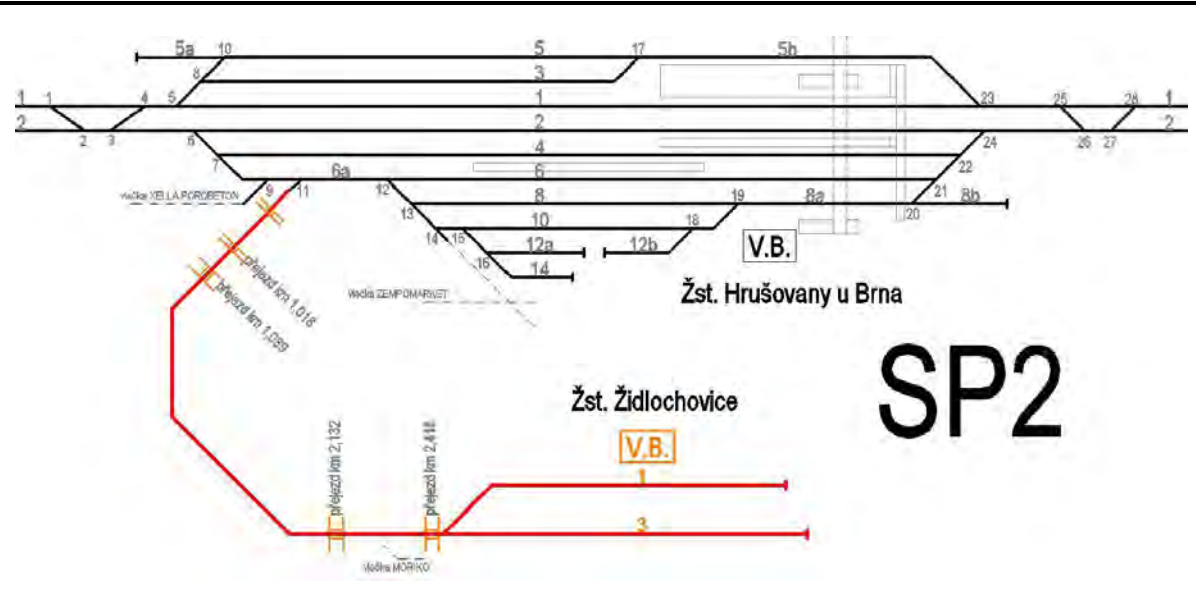
Přípravné práce	
Rozsah prací	Plochy ZS, kácení, přeložky sítí, krátké výluky pro přípravné práce.
Délka postupu	1. týden v lednu 2017 – 4. týden v březnu 2017 (3 měsíce).
Výluky koleje	<b>Bez nároku.</b>
Výluky TV	<b>Bez nároku.</b>
Výluky zab. zař.	<b>Bez nároku.</b>
Odstavení mech.	Žst. Hrušovany u Brna.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Činnost zab. zař.	V provozu.
Omezení rychlosti	Bez požadavků na omezení rychlosti.
Dopravní opatření	Bez opatření.

## Stavební postup SP 1

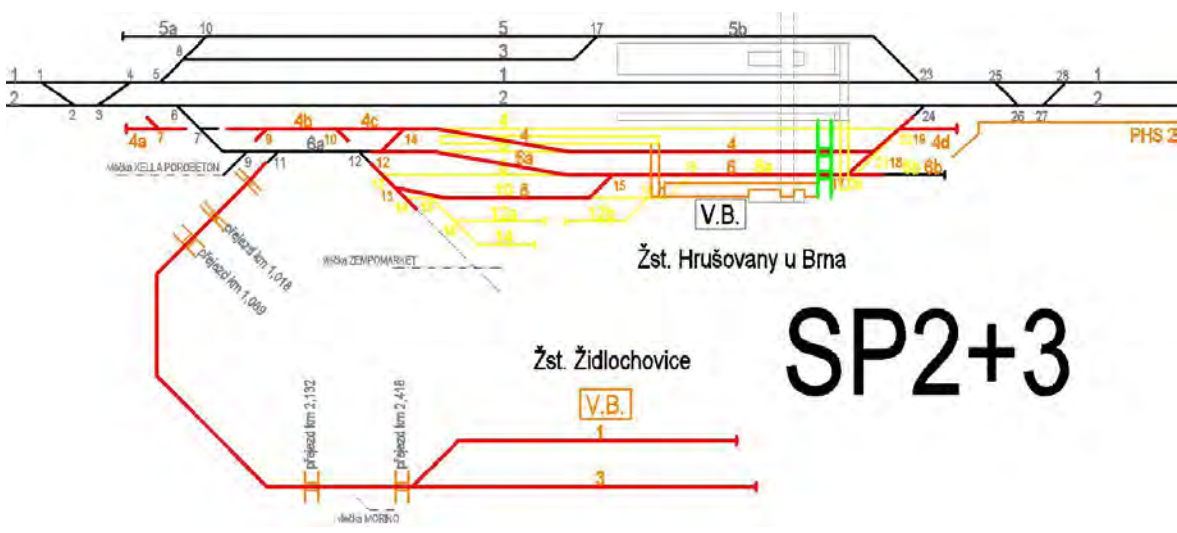




## Stavební postup SP 2

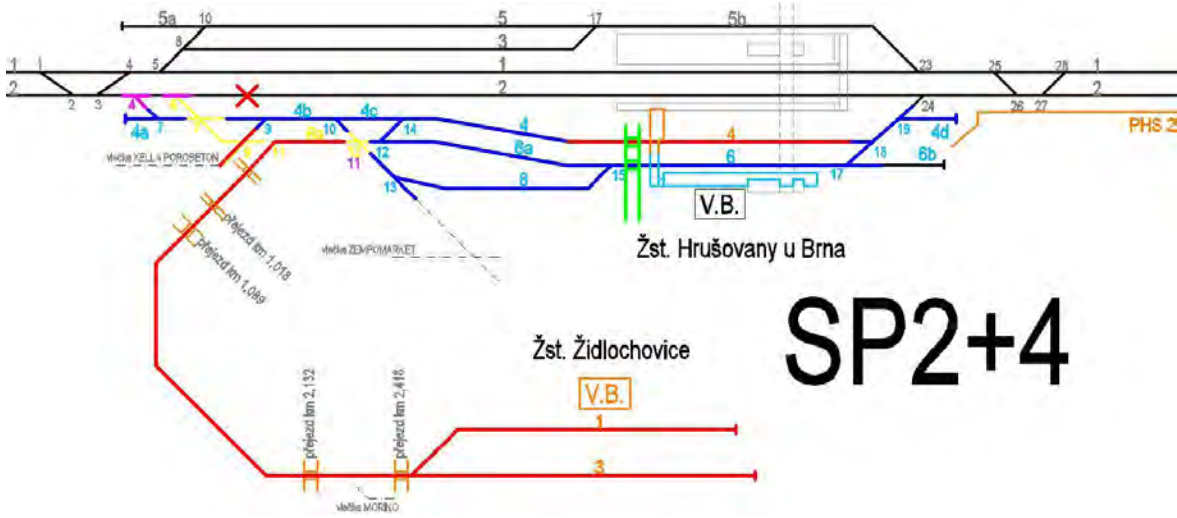
	
Rozsah prací	Výstavba kompletní nové trati Hrušovany u Brna – Židlochovice – všechny PS a SO. Železniční doprava není ovlivněna. Materiál je navážen ve vlakových přestávkách. SP2 bude realizován souběžně se všemi stavebními postupy v žst. Hrušovany u Brna.
Délka postupu	1. týden v dubnu 2018 – 1. týden v listopadu 2018 (7 měsíců a 1 týden).
Výluky koleje	KI: Žst. Hrušovany u Brna, manipulační obvod Židlochovice, spojovací kolej č. 91.
Výluky TV	Bez nároku.
Výluky zab. zař.	Bez nároku.
Souběhy výluk	S1-S4 viz níže.
Odstavení mech.	Žst. Hrušovany u Brna.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Činnost zab. zař.	V provozu.
Omezení rychlosti	Bez požadavků na omezení rychlosti.
Dopravní opatření	Bez opatření.

## Stavební postup SP 2+3

	
Rozsah prací	<p>Buduje se za provozu na staničních kolejích č. 2, 1, 3, 5 a u nástupištích hran u koleji č. 2, 1, 5 rozhodující část nového stavu sudé skupiny žst. Hrušovany u Brna (zatím bez ostrovního nástupiště, jehož výstavba by zamezila provozu na koleji č. 2). Břeclavské zhlaví této skupiny se ponechá v tomto postupu ve stávajícím stavu pro možnost nájezdu kolejové techniky do stavební jámy. Od stávajícího nástupiště u koleje č. 2 se přes stavební jámu vybuduje bezpečný provizorní přechod pro pěší.</p> <p>Během stavebních postupů SP2+3 až SP2+6 se vybuduje protihluková stěna PHS 2 podél traťové koleje č. 2 ve směru od Brna. Jedná se o 5,5 měsíce, kdy je možno PHS vybudovat s přístupem po souběžné účelové komunikaci bez výluk traťové koleje, pouze s omezením rychlosti jízdy vlaků vedle pracovního místa na 50 km/h. Konkrétní práce s jeřábem a jinou mechanizací budou organizovány ve vlakových přestávkách v koordinaci a po schválení pracovníků dopravy.</p>
Délka postupu	1. týden v dubnu 2018 – 2. týden v červnu 2018 (2 měsíce a dva týdny).
Výluky koleje	<b>K2:</b> Žst. Hrušovany u Brna, dopravní koleje č. 4 a č. 6, manipulační obvod Hrušovany u Brna.
Výluky TV	<b>T1:</b> Žst. Hrušovany u Brna, TV nad dopravními kolejemi č. 4 a č. 6a+6.
Výluky zab. zař.	<b>Z1:</b> Žst. Hrušovany u Brna, staniční zabezpečovací zařízení.
Souběhy výluk	<b>S1:</b> K1+K2+T1+Z1 <b>po celou dobu SP.</b>
Odstavení mech.	Žst. Hrušovany u Brna.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Činnost zab. zař.	Během Z1 aktivované zabezpečovací zařízení zabezpečující konfiguraci kolejiště tvořenou ze stávajících kolejí č. 1, č. 2, č. 3, č. 5, č. 5a a č. 5b.
Omezení rychlosti	Během S1 omezení traťové rychlosti v hlavní dopravní koleji č. 2 a v traťové koleji č. 2 úseku Hrušovany u Brna – Modřice max. po km 126,770 na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Rozsah dopravy bez omezení.</p> <p><b>Dopravní opatření při S1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Os vlaky linky S3 ve směru Břeclav – Brno hl. n. základní sítě, které jsou předjížděny vlaky Ex, budou trasovány přes dopravní kolej č. 5+5b.</li> <li>Os vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15 minut, které jsou ukončeny v Hrušovanech u Brna, budou mezi příjezdem na kolej č. 5b a odjezdem z koleje č. 5b odstaveny na koleji č. 3.</li> </ul>




## Stavební postup SP 2+4

	
Rozsah prací	<p>Vloží se nová výhybka č. 4 a kolejové pole po stávající výhybce č. 6. V provozu jsou staniční koleje č. 1, 3, 5 a u nástupištní hrany u kolejí č. 1, 5.</p> <p>Během stavebních postupů SP2+3 až SP2+6 se vybuduje protihluková stěna PHS 2 podél traťové koleje č. 2 ve směru od Brna. Jedná se o 5,5 měsíce, kdy je možno PHS vybudovat s přístupem po souběžné účelové komunikaci bez výluk traťové koleje, pouze s omezením rychlosti jízdy vlaků vedle pracovního místa na 50 km/h. Konkrétní práce s jeřábem a jinou mechanizací budou organizovány ve vlakových přestávkách v koordinaci a po schválení pracovníků dopravy.</p>
Délka postupu	1. týden v červenci 2018 ( <b>1 týden</b> ).
Výluky koleje	<p><b>K2:</b> Žst. Hrušovany u Brna, dopravní koleje č. 4 a č. 6, manipulační obvod Hrušovany u Brna;</p> <p><b>K3:</b> Žst. Hrušovany u Brna, hlavní dopravní kolej č. 2.</p>
Výluky TV	<p><b>T1:</b> Žst. Hrušovany u Brna, TV nad dopravními koleji č. 4 a č. 6a+6;</p> <p><b>T2:</b> Žst. Hrušovany u Brna, TV nad hlavní dopravní kolejí č. 2.</p>
Výluky zab. zař.	<b>Z1:</b> Žst. Hrušovany u Brna, staniční zabezpečovací zařízení.
Souběhy výluk	<b>S2:</b> K1+K2+K3+T1+T2+Z1 <b>po celou dobu SP.</b>
Odstavení mech.	Žst. Hrušovany u Brna.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Činnost zab. zař.	Během Z1 aktivované zabezpečovací zařízení zabezpečující konfiguraci kolejiště tvořenou ze stávajících kolejí č. 1, č. 3, č. 5, č. 5a a č. 5b.
Omezení rychlosti	Během S2 omezení traťové rychlosti v hlavní dopravní koleji č. 1 a v traťové koleji č. 2 úseku Hrušovany u Brna – Modřice max. po km 126,770 na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Rozsah dopravy bez omezení.</p> <p><b>Dopravní opatření při S2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Os vlaky linky S3 ve směru Břeclav – Brno hl. n. základní síť, které jsou předjížděny vlaky Ex, budou trasovány přes dopravní kolej č. 5+5b.</li> <li>Všechny ostatní vlaky ve směru Břeclav – Brno hl. n. budou trasovány přes hlavní dopravní kolej č. 1.</li> <li>Os vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15 minut v období letních prázdnin nejezdí.</li> <li><b>Z hlediska závažnosti dopravních opatření se jedná o omezující stavební postup (jsou k dispozici pouze dvě průběžné dopravní koleje s nástupní hranou).</b></li> <li><b>V případě nutnosti změny termínu stavebního postupu SP 2 + 4 musí být tento</b></li> </ul>

*SP realizován výhradně v období letních prázdnin. Požadavek na současnou výluku staničních kolejí č. 2, 4, 6 v období mimo letní prázdniny (kdy jezdí vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15') nebude akceptován z důvodu nedostatečného počtu nástupních hran v ŽST Hrušovany u Brna.*

## Stavební postup SP 2+5

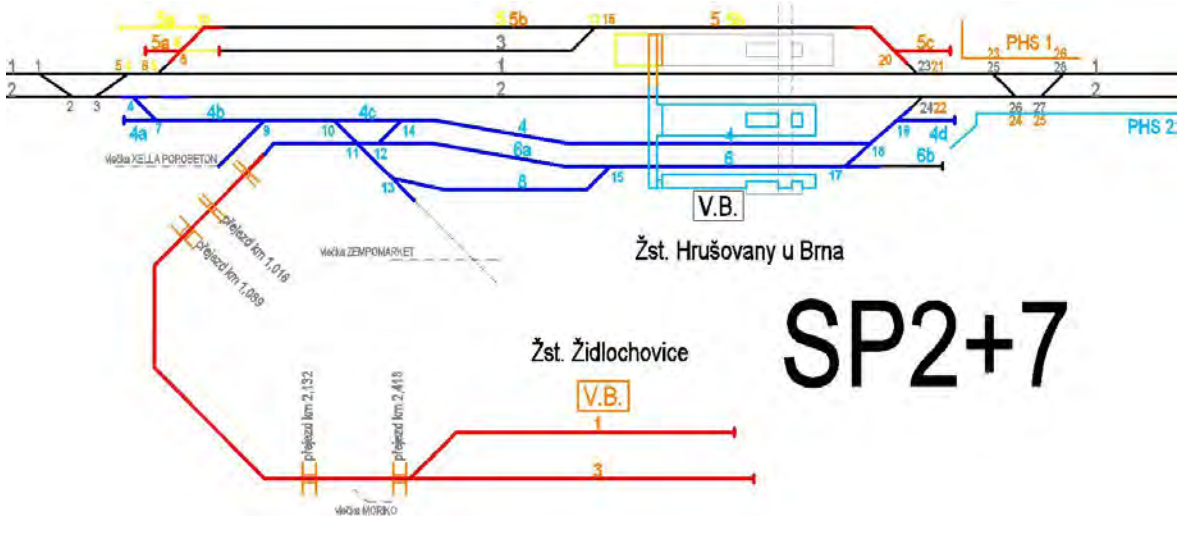
	
Rozsah prací	<p>Dokončí se sudá skupina stanice bez ostrovního nástupiště, ale i s krajním nástupištěm u koleje č. 6, které se po konci tohoto SP5 uvede do provozu včetně vlakové cesty po kolejích č. 4a a 6. V provozu jsou staniční koleje č. 2, 1, 3, 5 a nástupištní hrany u kolejí č. 2, 1, 5. Rovněž se vybuduje střežený přejezd přes koleje č. 4 a 6 pro návoz materiálu do stavební jámy ostrovního nástupiště.</p> <p>Během stavebních postupů SP2+3 až SP2+6 se vybuduje protihluková stěna PHS 2 podél traťové koleje č. 2 ve směru od Brna. Jedná se o 5,5 měsíce, kdy je možno PHS vybudovat s přístupem po souběžné účelové komunikaci bez výluk traťové koleje, pouze s omezením rychlosti jízdy vlaků vedle pracovního místa na 50 km/h. Konkrétní práce s jeřábem a jinou mechanizací budou organizovány ve vlakových přestávkách v koordinaci a po schválení pracovníků dopravy.</p>
Délka postupu	2. týden v červenci 2018 ( <b>1 týden</b> ).
Výluky koleje	<b>K2:</b> Žst. Hrušovany u Brna, dopravní koleje č. 4 a č. 6, manipulační obvod Hrušovany u Brna.
Výluky TV	<b>T1:</b> Žst. Hrušovany u Brna, TV nad dopravními kolejemi č. 4 a č. 6a+6.
Výluky zab. zař.	<b>Z1:</b> Žst. Hrušovany u Brna, staniční zabezpečovací zařízení.
Souběhy výluk	<b>S1:</b> K1+K2+T1+Z1 <b>po celou dobu SP.</b>
Odstavení mech.	Žst. Hrušovany u Brna.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Činnost zab. zař.	Během Z1 aktivované zabezpečovací zařízení zabezpečující konfiguraci kolejiště tvořenou ze stávajících kolejí č. 1, č. 2, č. 3, č. 5, č. 5a a č. 5b.
Omezení rychlosti	Během S1 omezení traťové rychlosti v hlavní dopravní koleji č. 2 a v traťové koleji č. 2 úseku Hrušovany u Brna – Modřice max. po km 126,770 na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Rozsah dopravy bez omezení.</p> <p><b>Dopravní opatření při S1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Os vlaky linky S3 ve směru Břeclav – Brno hl. n. základní sítě, které jsou předjížděny vlaky Ex, budou trasovány přes dopravní kolej č. 5+5b.</li> <li>Os vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15 minut v období letních prázdnin nejezdí.</li> </ul>



## Stavební postup SP 2+6

Rozsah prací	<p>Vybuduje se ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4 včetně výstupů ze stávajícího podchodu. Práce u stávajícího podchodu budou organizovány tak, že bude vždy ponechán chráněný a volný koridor pro cestující k přístupu na stávající ostrovní nástupiště v liché skupině. V provozu jsou staniční koleje č. 6, 1, 3, 5 a nástupištní hrany u kolejí č. 6, 1, 5.</p> <p>Během stavebních postupů SP2+3 až SP2+6 se vybuduje protihluková stěna PHS 2 podél traťové koleje č. 2 ve směru od Brna. Jedná se o 5,5 měsíce, kdy je možno PHS vybudovat s přístupem po souběžné účelové komunikaci bez výluk traťové koleje, pouze s omezením rychlosti jízdy vlaků vedle pracovního místa na 50 km/h. Konkrétní práce s jeřábem a jinou mechanizací budou organizovány ve vlakových přestávkách v koordinaci a po schválení pracovníků dopravy.</p>
Délka postupu	3. týden v červenci 2018 – 2. týden v říjnu 2018 ( <b>3 měsíce</b> ).
Výluky koleje	<b>K4:</b> Žst. Hrušovany u Brna, hlavní dopravní kolej č. 2 a dopravní kolej č. 4. V provozu je nová dopravní kolej č. 6.
Výluky TV	<b>T3:</b> Žst. Hrušovany u Brna, TV nad dopravní kolejí č. 4. TV nad novou dopravní kolejí č. 6 je v provozu.
Výluky zab. zař.	<b>Z1:</b> Žst. Hrušovany u Brna, staniční zabezpečovací zařízení.
Souběhy výluk	<b>S3:</b> K1+K4+T3+Z1 <b>po celou dobu SP.</b>
Odstavení mech.	Žst. Hrušovany u Brna.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Činnost zab. zař.	Během Z1 aktivované zabezpečovací zařízení zabezpečující konfiguraci kolejiště tvořenou ze stávajících kolejí č. 1, č. 3, č. 5, č. 5a a č. 5b a novou kolejí č. 6.
Omezení rychlosti	Během S3 omezení traťové rychlosti v dopravní koleji č. 6 a v traťové koleji č. 2 úseku Hrušovany u Brna – Modřice max. po km 126,770 na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Rozsah dopravy bez omezení.</p> <p><b>Dopravní opatření při S3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Os vlaky linky S3 ve směru Břeclav – Brno hl. n. základní sítě, které jsou předjížděny vlaky Ex, budou trasovány přes novou dopravní kolej č. 6.</li> <li>Všechny ostatní vlaky ve směru Břeclav – Brno hl. n. budou trasovány přes hlavní dopravní kolej č. 1.</li> <li>Os vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15 minut, které jsou ukončeny v Hrušovanech u Brna, budou mezi příjezdem na kolej č. 5b a odjezdem z koleje č. 5b odstaveny na kolejí č. 3.</li> </ul>

## Stavební postup SP 2+7

	
Rozsah prací	<p>Za provozu v nové sudé skupině se realizují práce v liché skupině – zruší se stávající kolej č. 3 a zřídí se odvraty sudé skupiny na obou zhlavích. V provozu jsou staniční koleje č. 4, 6, 1 a nástupištní hrany u kolejí č. 4, 6, 1. Po skončení SP2 a SP7 proběhne již za provozu zkoušení zabezpečovacího zařízení.</p> <p>Během tohoto stavebního postupu SP 7 se vybuduje protihluková stěna PHS 1 podél traťové koleje č. 1 v oblasti vjezdových spojek ve směru od Brna. Jedná se o 3 týdny, kdy je možno PHS vybudovat s přístupem po souběžné účelové komunikaci bez výluk traťové koleje, pouze s omezením rychlosti jízdy vlaků vedle pracovního místa na 50 km/h. Konkrétní práce s jeřábem a jinou mechanizací budou organizovány v koordinaci a po schválení pracovníků dopravy.</p>
Délka postupu	3. týden v říjnu 2018 – 4. týden v listopadu 2018 ( <b>1 měsíc a 2 týdny</b> ).
Výluky koleje	<b>K5:</b> Žst. Hrušovany u Brna, dopravní koleje č. 3, č. 5 a č. 5b, manipulační kolej č. 5a. V provozu jsou nové dopravní koleje č. 4 a č. 6.
Výluky TV	<b>T4:</b> Žst. Hrušovany u Brna, TV nad dopravními kolejemi č. 3 a č. 5+5b.
Výluky zab. zař.	<b>Z1:</b> Žst. Hrušovany u Brna, staniční zabezpečovací zařízení.
Souběhy výluk	<b>S4:</b> K1+K5+T4+Z1 3. týden v říjnu 2017 – 1. týden v listopadu 2017 ( <b>3 týdny</b> ).
Odstavení mech.	Žst. Hrušovany u Brna.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Činnost zab. zař.	Během Z1 aktivované zabezpečovací zařízení zabezpečující konfiguraci kolejiště tvořenou ze stávajících kolejí č. 1, č. 2 a nových kolejí č. 4, č. 6 a č. 8.
Omezení rychlosti	Během S4 omezení traťové rychlosti v hlavní dopravní koleji č. 1 na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Rozsah dopravy bez omezení.</p> <p><b>Dopravní opatření při S4:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Os vlaky linky S3 ve směru Brno hl. n. – Břeclav základní sítě, které jsou předjížděny vlaky Ex, budou trasovány přes novou dopravní kolej č. 4.</li> <li>Os vlaky linky S3 doplňkové sítě na interval 15 minut, které jsou ukončeny v Hrušovanech u Brna, budou využívat novou dopravní kolej č. 6.</li> </ul>