



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



## OBSAH :

- B.12.1 Technická zpráva POV
- B.12.2 Přehledná situace POV M 1:10 000
- B.12.3 Celková situace POV M 1:1000
- B.12.4 Dílčí situace POV (mosty km 86,998 a 87,025)
- B.12.5 Dílčí situace POV (přístup č.4,5)
- B.12.6 DIO (Dopravně inženýrská opatření)

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

ZODP. PROJEKTANT		VYPRACOVAL		<b>GENERÁLNÍ PROJEKTANT</b>   <i>Havlíčkův Brod s.r.o.</i> Průmyslová 941 580 01 Havlíčkův Brod  PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB tel.: 724 155 348 e-mail: příjmení@dmchb.cz		
Ing.P.Bláha		Ing.P.Bláha, kolektiv				
KONTRLOVAL		HIP				
R. Kverek, DiS		Ing.P.Bláha				
OBEC:	Žďár nad Sázavou	KRAJ:	Kraj Vysočina			
INVESTOR: <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1						
ZADAVATEL: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD NERUDOVA 1, 772 58 OLOMOUC						
<b>NÁZEV AKCE:</b>  <b>Kolejové úpravy v žst. Žďár nad Sázavou</b>  <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA POV</b>				DATUM		2/2019
				STUPEŇ PD		DSP
				Č. ZAKÁZKY		18015
				MĚŘÍTKO		-
				ČÁST. DOKUM.		Č. VÝKRESU
		<b>B.12</b>	<b>1</b>			



## **B.12.1 ORGANIZACE VÝSTAVBY (POV)** **(technická zpráva)**

ke stavebním objektům akce :

### **„Kolejové úpravy v žst. Žďár nad Sázavou“**

Investor :

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace  
Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00,  
Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc  
IČ : 70994234 DIČ : CZ70994234

**Číslo ISPROFOND : 561 352 0012**

Kategorie dráhy: Celostátní dráha

Železniční síť: Evropská síť tratí TEN-T, P5/F2 dle TSI

Místo stavby: Trať č. 250 dle KJŘ, trať č. 700 dle prohlášení o dráze

**Začátek stavby (směr.a výšková úprava koleje) km 86,856 341**

**Konec stavby (směr.a výšková úprava koleje) km 88,080 420, viz poznámka níže.**

Směrová a výšková úprava zhlaví č.2 :

Dopravní koleje č.3,4,5,6,6b,7,8b,10b,11,12 (kolejiště sázavského zhlaví) propracování  
strojní podbíječkou koleje (výhybek) a doplnění šterkového lože. Úsek km 86,809 569 – 86,963  
377.

**Poznámka :** Most (viadukt) km 88,069 je již mimo zájmový prostor stavby a nebude stavbou dotčen. Nový železniční svršek a spodek bude ukončen cca 3 m před rubem opěry prvního mostního pilíře tohoto mostu. Na stávajícím žel.svršku na mostní konstrukci bude provedena pouze směrová a výšková úprava koleje reprezentující polohově a výškově max.změny +- 50 mm v délce cca 60m (provede se pomocí automat.strojní podbíječky kolejí).

**Hlavní stavební práce (rozhodující stavební výkony) : kolej č.1, 2**

**ZÚ km 86,963 377**

**KÚ km 88,014 742**

Traťové a definiční úseky: TUDU 2031K1 Žďár nad Sázavou  
TUDU 203122 Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru

Kraj: Vysočina

Obce s rozšíř. působností: Žďár nad Sázavou

Obecní úřady:	Žďár nad Sázavou
Katastrální území:	Město Žďár (795232)
Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem:	Žďár nad Sázavou
Správní obvod obce s rozšířenou působností:	Žďár nad Sázavou
Stavební úřad:	Žďár nad Sázavou
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

## **Rozdělení na stavební objekty a provozní soubory**

Stavba je členěna na stavební objekty a provozní soubory :

**PS 01-28-01 Žst. Žďár nad Sázavou úprava SZZ**  
**PS 01-28-02 Žst. Žďár nad Sázavou úprava SZZ, provizorní**  
**PS 02-28-03 t.ú. Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru, provizorní**  
**PS 01-14-01 Žst. Žďár nad Sázavou ,Úprava MOK**  
**SO 01-16-01 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční spodek**  
**SO 01-16-02 Sanace skalního zářezu**  
**SO 01-16-03 Sanace a rozšíření náspu**  
**SO 01-17-01 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční svršek**  
**SO 01-30-01 Žst. Žďár nad Sázavou, kácení zeleně a náhradní výsadba**  
**SO 01-19-01 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční most v km 86,998**  
**SO 01-19-02 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční most v km 87,025**  
**SO 01-19-03 Kabelová lávka u mostu v km 86,998**  
**SO 01-19-04 Kabelová lávka u mostu v km 87,025**  
**SO 01-01-01 žst. Žďár nad Sázavou, trakční vedení**  
**SO 01-01-03 žst. Žďár nad Sázavou, převěšení ZOK**  
**SO 02-01-01 t.ú. Žďár nad Sázavou - Sázava u Žďáru, trakční vedení**  
**SO 02-01-03 t.ú. Žďár nad Sázavou - Sázava u Žďáru, převěšení ZOK**  
**SO 01-06-01 Žst. Žďár nad Sázavou, EOv**  
**SO 01-06-02 Žst. Žďár nad Sázavou, úprava rozvodů nn a osvětlení**  
**SO 01-06-03 Žst. Žďár nad Sázavou, DOÚO**  
**SO 01-01-02 žst. Žďár nad Sázavou, ukolejnění**  
**SO 02-01-02 t.ú. Žďár nad Sázavou - Sázava u Žďáru, ukolejnění**  
**SO 01-04-01 Žst. Žďár nad Sázavou, přeložka kabelu 6kV**  
**SO 01-06-04 Žst. Žďár nad Sázavou, přeložky silnoproudých zařízení**  
**SO 02-10-01 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů SŽDC, DOK**  
**SO 02-10-02 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů ČD-Telematiky**  
**SO 02-10-03 Přeložky a ochrany sdělovacích kabelů ostatních operátorů**

## **Úvod (všeobecné údaje).**

- 1) Charakteristika staveniště, jeho uspořádání, včetně ploch zařízení staveniště.**
- 2) Zařízení staveniště – navržené plochy a přístupy.**
- 3) Obecné zásady řešení ZS, komunikací a ostatní související zařízení.**
- 4) Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní síť.**
- 5) Využití stávajících nebo budovaných objektů.**
- 6) Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně.**
- 7) Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření.**
- 8) Vliv provádění stavby na životní prostředí.**
- 9) Stavební postupy**
- 10) Postupné uvádění do provozu.**
- 11) Požadavky na výluky veřejné dopravy.**

### **1. Charakteristika staveniště, jeho uspořádání, včetně ploch zařízení staveniště**

Navržená stavba se nachází na drážním pozemku, katastrální území Město Žďár, na úseku km 86,810 – 88,080, jedná se o dvoukolejnou elektrifikovanou trať vedenou jak na násepovém tělese, tak v zářezu.

V zájmovém prostoru se nachází dva mostní objekty km 86,998 a km 87,025. Lokalita stavby se nachází v jihozápadní části města Žďár nad Sázavou v území s průmyslovou zástavbou (v těsné blízkosti se nachází areál společnosti Žďas a.s.). Stavba se nachází na rozhraní intravilánu a extravilánu. Stavba prochází v blízkosti lesních pozemků následovně : v blízkosti 1.koleje se jedná pozemek s funkcí lesa km 87,700-88,000 a u koleje č.2 jde o úsek km 87,725-88,000. Rekonstrukce svršku a spodku je ukončena před viaduktem km 88,069.

Základními druhy dopravy pro předmětnou stavbu je doprava železniční a silniční. Železniční doprava bude mít hlavní roli v odvozu vytěženého stávajícího štěrkového lože (ŠL) a kolejového roštu (výhybek), při zřizování nového žel.svršku (nové ŠL a nový kol.rošt), návozu stavebního materiálu sanačních vrstev žel.spodku (štěrkodrti, kamenného pohozu apod.) v rámci nočních výluk sypáním ze sousední koleje.

Silniční pak bude klíčová v rámci odtěžení a přepravení nevhodných vrstev železničního spodku (vrstvy pod ŠL), které budou odvezeny ke skládkování (skládka Ronov n.S.), pro dovoz živých vrstev zabudovávaných do stavby. Nevyužitelný materiál vytěženého štěrkového lože (prosívka) bude z místa recyklační základny odvezen ke skládkování. Pro silniční dopravu budou užívány stávající komunikace, tak dočasně zřizované přístupové komunikace patrné z výkresové části dokumentace.

Staveništěm bude především vlastní těleso dráhy a dále níže specifikované pozemky, které budou sloužit pro realizaci stavby (zázemí stavby, recyklace štěrku.lože, mezideponie materiálu).

## 2. Zařízení staveniště – navržené plochy a přístupy.

Projekt „Organizace výstavby“ je zpracován na základě technického řešení a prostorového umístění provozních souborů a stavebních objektů a na základě místních podmínek v okolí staveniště. Cílem bylo navrhnout postup realizace stavby s maximální efektivností stavební činnosti při minimálním zásahu do mimodrážních pozemků (resp. do pozemků mimo SŽDC či ČD a.s.), staveb a zařízení navazujících či sousedících s uvažovanou stavbou.

V rámci obvodu staveniště jsou navrženy plochy zařízení staveniště. Plochy zařízení staveniště jsou navrženy podle předpokládaných potřeb dodavatele, podle konfigurace terénu, podle vlastnických vztahů a způsobu využívání těchto ploch. Plochy zařízení staveniště jsou navrženy v lokalitách se soustředěnou stavební činností, (např. ve stanici, u mostních objektů a pod.). Plochy zařízení staveniště jsou situovány tak, aby byly přístupné z okolních stávajících komunikací I, II. a III. třídy a místních a účelových komunikací, případně jízdou po pláni.

Věcné využití ploch zařízení staveniště je specifikováno pouze rámcově. Přesná specifikace je odvislá od možností (kapacita, mechanizace, technologie atd.) budoucího zhotovitele stavby. Je na vzájemné dohodě mezi zhotovitelem a investorem v průběhu výstavby provádět dle potřeby a konkrétní situace průběžná upřesňování míst skládek materiálů a ploch ZS na pozemku SŽDC, ČD a.s. v rámci obvodu staveniště, při respektování a nepřekročení stavu ploch a přístupových cest ležících v místech předem projednaných dočasných pozemků a komunikací.

Pro hygienické zázemí zaměstnanců a skladovací a kancelářské prostory zhotovitele se předpokládá na plochách zařízení staveniště umístit mobilní staveništní buňky se sociálním zázemím (chemické WC, sprchy). K uskladnění materiálu a nářadí využít mobilní plechové sklady. Předpokládá se, že tato zařízení budou zřizována dle zvážení dodavatele zejména u mostních objektů a s jako vhodnou plochou pro tyto účely lze uvažovat využití i část ZS 2 (plocha za Kauflandem). Dle jejich polohy a rozsahu stavební činnosti budou budována buď samostatně, nebo budou společná pro více objektů.

Časové využití ploch zařízení staveniště vyplývá ze stavebních postupů. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví, respektive upraví na základě jeho konkrétní technologie a harmonogramu stavby. Pro zpevnění ploch ZS a provizorních přístupových cest se předpokládá využívat především šterku z výzisku (po recyklaci ze šterkového lože), nebo v kombinaci se silničními panely a také v souladu s požadavky majitele dotčeného pozemku.

**Pokud není v této zprávě uvedeno odlišně, tak náklady na zde specifikované práce jsou součástí stavebního objektu SO 01-16-01 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční spodek.**

V rozpočtové části (sopsis prací) vychází projektant z předpokladu následujícího časového využití pronajímaných ploch (zařízení staveniště a dočasné zábory) :

- Město Žďár nad Sázavou, plocha 4 211,50 m<sup>2</sup> ..... využití pro průměrný časový úsek 6 měsíců (180 dnů)
- ŽĐAS a.s., plocha 799 m<sup>2</sup> ..... Využití po dobu 4 měsíců (120 dnů)
- ČD a.s. (pozemky v prostoru žst) 3200+2330+540= 6 070 m<sup>2</sup> ..... Využití po dobu 12 měsíců.

Poznámka : projektant upozorňuje na to, že je třeba, aby zhotovitel co nejdříve vstoupit v jednání s výše uvedenými subjekty pronajímaných ploch. Nejlépe hned při započetí stavby (listopad 2019) a to za účelem domluvy s pronajímateli s ohledem na zjištění aktuální situace a provedení případných opatření ( např. prověření a vyřešení možných komplikací – pozemky ČD – manipulace dříví z těžby dle aktuální situace .... Paní Petra Kucejová, tel.972 646 189, [kucejova@rsm.cd.cz](mailto:kucejova@rsm.cd.cz)).

Před začátkem stavebních prací je třeba provést vytýčení všech stávajících inženýrských sítí, při zřizování ploch zařízení staveniště je třeba dbát na stávající a nové inženýrské sítě, aby nedošlo k jejich poškození!!! Po ukončení stavby budou pozemky užívané stavbou pro účely ZS po dohodě s objednatelem, zhotovitelem stavby a majiteli příslušných pozemků uvedeny do původního stavu (provedena rekultivace) nebo do stavu dle projektu. Tyto náklady zhotovitel rozpustí do SO 01-16-01.

#### Využití zemědělské půdy k nezemědělským činnostem (dočasný zábor).

Jedná se o pozemky, zemědělského charakteru (orná půda apod.) které budou použity pro umístění přístupových cest a pro zařízení staveniště a jejichž dočasný zábor bude kratší než 1 rok. V dokumentaci se jedná o ZS4 a ZS5 včetně přístupů. Zhotovitel stavby min.15 dní před započítáním prací na těchto pozemcích oznámí tuto skutečnost orgánu ZPF (MěÚ Žďár nad Sázavou, odbor živ.prostředí). Po ukončení nezemědělského využití bude provedeno odstranění všech dočasných staveb, zařízení a hmotných zbytků (bude provedena technická a biologická rekultivace a osetí travním semenem) a zhotovitel stavby sdělí ukončení prací orgánu ZPF a tento provede kontrolní šetření.

Z hlediska časového je nutno využívání zemědělského pozemku (v tomto případě orná půda) a provedení rekultivace uskutečnit do 1 roku. Tzn. od započítání užívání pozemku musí být provedena rekultivace (technická, biologická) do uplynutí 1 roku a současně již musí být pozemky oseté travním semenem, tráva min. ve „vzešlém“ stavu.

#### **Konkrétní předpoklad využití zeměděl.pozemků na zařízení staveniště :**

- 1) ZS č.4 (za průmyslovou školou) v období 02-07/2020. S ohledem na současný charakter pozemku lze předpokládat že biologická rekultivace nebude nutná. Toto je však nutné prokázat pomocí pedologické sondy. Pokud tato prokáže že zde není orniční vrstva není nutná biologická rekultivace a postačí jen technická rekultivace. Skutečnost konzultována s pracovníci OŽP MěÚ Žďár n.S. (Ing. Judová).
- 2) ZS č.5 (příjezd od ulice U Malého lesa) v období 07-11/2020. Současný způsob využití pozemku – louka s travním porostem (produkce sena). Pozemek využíván společností Agro Měřín na základě smlouvy s majitelem pozemku (Město ZR). Bude provedena jak technická, tak biologická rekultivace. Před započítáním prací bude provedena skrývka orniční vrstva a její deponování v místě samém, po ukončení využití pozemku se ornice zpětně rozprostře a urovná a provede se výsev travním semenem. Do doby předání pozemku musí být travní porost ve vzešlém stavu.

V situacích zařízení staveniště v měřítku M 1:1000 (část B.12.3) je zakreslen obvod staveniště. Obvod staveniště je souhrn pozemků a ploch potřebných pro zhotovení stavby. Podrobnější řešení zázemí stavby (POV u mostů před společností Žďas) je patrné z výkresu B.12.4 zpracovaného v M 1:250.

Zařízení staveniště musí být řešeno s ohledem na minimální zásah do přírody a stávající zeleně. Vzrostlé stromy (kmeny a větve) na trasách v bezprostřední blízkosti provizorních přístupových cest, případně na plochách ZS, které nebudou káceny, musí být předem ochráněny proti případnému poškození při průjezdech stavební techniky nebo stavební činnosti (obalení bedněním). ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

V maximální míře je nutné zachovat vzrostlé stromy (s výjimkou náletové zeleně), které se nachází v místě ploch ZS, nebo v jejich bezprostřední blízkosti, kácení vzrostlých stromů z důvodu organizace výstavby není uvažováno. Případné a výjimečné kácení těchto stromů provádět jen na základě předem uděleného písemného souhlasu příslušného orgánu ochrany přírody a příslušné lesní správy (polesí).

Pro přístup na ZS je třeba přednostně využívat jízdu po železnici kolejovými vozidly, po pláni a drážních pozemcích.

## 2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

**ZS 1:** Umístění: Vlevo trati (po směru kilometráže), km 86,430 až 86,550, plocha v blízkosti okrsku správy elektro v prostoru ŽST Žďár nad Sázavou na pozemku ČD a.s., č.6416/45 (k.úz.Město Žďár)

Velikost: 3 200m<sup>2</sup>

Úprava povrchu, zpevnění: jedná se o stávající plochu s částečně zpevněným povrchem, úprava se předpokládá pouze lokálně.

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou ( 1 ) a jízdou v ose koleje.

Účel: **recyklační základna.**

Recyklační základna bude umístěna na manipulační plochu v prostoru ŽST Žďár nad Sázavou. Parc.č.6416/45, katastrální území Město Žďár (795232), vlastnické právo České dráhy a.s., druh pozemku ostatní plocha, způsob využití dráha. Předpokládaná potřeba pro recyklační základnu 3 200 m<sup>2</sup>. Její využívání pro stavbu se předpokládá především v období 02/2020-12/2020. Po ukončení stavby bude plocha pozemku uvedena do původního nebo předem sjednaného stavu mezi zhotovitelem a majitelem pozemku (platí i pro pozemky zařízení staveniště ZS2-ZS6). **Provozovatel mobilní recyklační linky doloží do výběrového řízení platný souhlas od příslušného krajského úřadu dle zákona 185/2001 Sb. o odpadech ve znění pozdějších předpisů, k provozování linky.**

**Zhotovitel stavby (provozovatel recyklace) před započítáním fungování recyklace požádá KHS, pracoviště Žďár nad Sázavou o povolení k použití mobilního recyklačního zařízení.** V této žádosti bude upřesněna doba využití recyklační základny, jaký materiál bude drcen (předpoklad šterk z kolejového lože frakce 32-63mm, beton ze základů trakčních stožárů a jiných beton.částí rušených stavbou, případně hornina odtěžená ze zářezu u kol.č.2), jaká opatření ke zmírnění vlivu provozu na okolní prostředí budou provedena a jaká opatření budou provedena ke snížení vlivu hluchnosti a prašnosti recykl.zařízení (např. vhodným umístěním nasypaného materiálu, aby tvořila hlukovou zábranu, nebo použitím mobilních hluk.zábran, zkrápění za účelem snížení prašnosti apod.).

Podrobněji jsou další požadavky upřesněny v kapitole 9. Postup výstavby.

**ZS 2:** Umístění: Vpravo trati (po směru kilometráže), km 86,720 až 86,820, plocha nákladistiště v prostoru ŽST Žďár nad Sázavou mezi kolejemi 10b-12 a u kol.č.14 na pozemku ČD a.s., č.6416/45 (k.úz.Město Žďár)

Velikost: ZS 2.1 (1750 m<sup>2</sup>), ZS 2.2 (580 m<sup>2</sup>), celkem 2330m<sup>2</sup>

Úprava povrchu, zpevnění: jedná se o stávající zpevněnou plochu se živičným povrchem, úprava se nepředpokládá.

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou ( 2 ) a jízdou v ose koleje.

Účel: montážní a demontážní, skladovací, soc.zázemí stavby.

**ZS 3:** Umístění: Vpravo trati (po směru kilometráže), km 87,000, na pozemku Města Žďár nad Sázavou v blízkosti mostu km 86,998 a km 87,025. Jedná se o ostatní plochu, způsob využití zeleň č.poz.7270 a 7267/4 (k.úz.Město Žďár).

Velikost (celkem) : 557m<sup>2</sup>

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou ( 3 ) a jízdou v ose koleje.

Účel:

Plocha 3.1 (235 m<sup>2</sup>) : určeno pro účely stavby mostů - zázemí a příruční skladovací plocha, plocha je částečně s živičným povrchem a částečně zeleň (plocha zeleně musí být zpevněna silničními panely – ochrana stáv.inž.sítí před poškozením-požadavek spol.Žďas), po ukončení prací musí být uvedeno do původního stavu (ohumusování a osetí trav.semenem). Plocha bude oplocena a do výšky min.1,50m bude oplocení opatřeno stínící tkaninou.



Plocha 3.2 (160 m<sup>2</sup>) : pouze pro buňkoviště a sociální zázemí stavby (především mostů), plocha není určena pro skladování, výrobu. Stávající plocha charakteru zeleň (zatravněno), bude po ukončení uvedena do původního stavu. Plocha bude oplocena.

Plocha 3.3 (160 m<sup>2</sup>) : obdobný účel jako plocha 3.1. Plocha charakteru zeleň (zatravněno), bude po ukončení uvedena do původního stavu, navrženo dočasné zpevnění siln.panely, současně bude sloužit pro práci těžké mechanizace (autojeřáb, švink,...).

**ZS 4:** Umístění: Vlevo trati (po směru kilometráže), km 87,500, na pozemku Města Žďár nad Sázavou, orná půda, poz.č.7698, 7699, 7704 a 7705 (k.úz.Město Žďár)

Velikost: 932m<sup>2</sup>

Úprava povrchu, zpevnění: plocha je v současnosti částečně zpevněná, předpokládá se pouze částečné zpevnění dle potřeby zhotovitele, jedná se o dotčení pozemků orné půdy a proto je nutné počítat s jejich následnou rekultivací (ohumusování a osetí travním semenem), respektive úpravou v souladu s požadavky jejich majitelů, Pokud bude prokázáno pedologickou sondou, tak nebude nutná biolog.rekultivace. Stávající trasu elektro (kabel spol.Žďas) vedoucí přes tuto plochu je nutno ochránit před poškozením. Pro překonání stáv.silničního příkopu (vjezd na plochu ZS z účelové komunikace) bude zřízeno jeho dočasné zatrubnění plast.potrubím DN 300, SN8 v délce 10m.

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou ( 4 ) a jízdou v ose koleje.

Účel: Výrobní a skladovací.

*Poznámka : tato přístupová trasa je současně i přístupovou komunikací pro největšího zaměstnavatele v lokalitě, společnosti ŽĐAS a slouží pro příjezd zaměstnanců os.auty, dále jako přístup do areálu přes vrátnici a to pro dodávkové automobily a malá nákl.auta. (uvedená vrátnice neslouží pro nákladní dopravu). Dle požadavku společnosti ŽĐAS bude provoz stavby vyloučen v době 5.15-6.30 hod a v době 13.30-14.45 hod, kdy je velká frekvence dopravy s ohledem na střídání pracovních směn (příjezd a odjezdu zaměstnanců os.auty). Stavba zajistí respektování tohoto požadavku. Tento přístup slouží i pro další společnosti například DEL a.s., DOMEAplasts.r.o., VEXPO CZ s.r.o., Wellnes profi s.r.o..*

Na základě vyjádření zástupců společnosti ŽĐAS (Ing. Veselý, Ing. Sobotka) se předpokládá umožnění přístupu pro kamionovou dopravu do (ze) společnosti DEL přes nákladovou vrátnici spol.ŽĐAS a to v době, kdy bude nedostatečná podjezdná výška pro tento typ dopravy pod mostem km 87,025. Jedná o podstatnou dobu z trvání pracovního postupu č.1 a č.2.

V rámci zajištění bezpečnosti pohybu studentů průmyslové školy bude zřízen na pruhu zeleně podél stávající komunikace provizorní zpevněný chodník v šířce min.1,50m a to po pozemcích č.7267/3 a č.7267/10 (k.ú.Město Žďár) a to vrstvou zhutněné šterkodrtě fr.0-32mm (tl.0,10m) po sejmutí orniční vrstvy. Pozemek bude po ukončení uveden do původního stavu (ohumusován a oset trav.semenem). V místě, kde je umístěn stáv.přístřešek pro kola před střední školou (tvořící překážku chodníku) bude chodník umístěn v nezbytné míře na stáv.komunikaci (např.položení siln.panely v min.šířce proviz.chodníku 1,0m) čímž dojde k lokálnímu zúžení komunikace (Dočasné dopravní opatření a značení je podrobně řešeno v dokumentaci v rámci DIO – viz příloha B.12-6).

**ZS 5:** Umístění: Vpravo trati (po směru kilometráže), km 87,650-87,700, na pozemku Města Žďár nad Sázavou, orná půda, poz.č.7365/1, 7365/2 a 7697/1 (k.úz.Město Žďár)

Velikost: 960m<sup>2</sup>

Úprava povrchu, zpevnění: jedná se o pozemky charakteru orná půda, užívána ke kosení travin. Z vyžívané plocha ZS bude nejdříve skryta orniční vrstva a deponována v místě. Dle potřeby zhotovitele stavby bude plocha zpevněna šterkem, případně panely. Jedná se o dotčení pozemků charakteru orné půdy a proto je nutné po skončení prací provést technickou a biologickou rekultivaci (vč. zpětného rozprostření ornice a osetí travním semenem), respektive úpravou v souladu s požadavky jejich majitelů. Pozemek zařízení staveniště bude využíván stavbou a to především pro zázemí pracovníků (stavební buňky), mezideponie zeminy a betonových výrobků odvodnění (betonové žlabovky a betonové „J“ žlaby) a pro případné parkování vozidel stavby.

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou ( 5 ) a jízdou v ose koleje.

Účel: Výrobní a skladovací.

**ZS 6:** Vlevo trati (po směru kilometráže), km 86,040 až 86,130, plocha u nákladové rampy v prostoru ŽST Žďár nad Sázavou u koleje č. 11a. Jedná se o pozemek ČD a.s., č.6416/45 (k.ú.z.Město Žďár)

Velikost: 540m<sup>2</sup>

Úprava povrchu, zpevnění: jedná se o stávající zpevněnou plochu, úprava se nepředpokládá.

Přístup na staveniště: Přístupovou cestou ( 1 ) a jízdou v ose koleje.

Účel: deponie sypkého materiálu, nutno respektovat požadavek ČD Cargo a spol.Kovošrot. Konec kusé koleje 11a délky 30m včetně přilehlé plochy nákladové rampy musí být ponechána volná pro účely provozování spol. Kovošrot. Po ukončení užívání bude vyklizeno a uklizeno.

Do nákladové části SO 02-16-01 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční spodek jsou specifikovány pouze dočasně zpevněné přístupové komunikace (přístup č. 5, 6) a dočasně zpevněná komunikace pro převedení provozu pod mostem km 86,998 (ochrana energokanálu) a dvě zpevněné plochy sloužící jako pracovní plochy těžké techniky u kol.č.1,2 u mostů km 86,998 a km 87,025). Dále jsou vyčísleny náklady na opravy povrchů stávajících místních komunikací dotčených v rámci přístupových tras (viz popis v kapitole 2.2.1 až 2.2.6 níže). Naopak, náklady na samotná zařízení staveniště - na případné úpravy, zpevnění, uvedení do původního stavu těchto ploch po ukončení využívání, včetně průběžné kontroly a údržby používaných komunikací (čištění povrchu, kropení apod.), pasportizace stáv.komunikací před a po stavbě, včetně úklidu resp.uvedení do původ.stavu pronajmutých ploch pro realizaci stavby apod. zhotovitel rozpustí do rozpočtu stavby.

## **2.2 Shrnutí jednotlivých požadavků na využití pozemků pro zařízení staveniště, přístupy, dotčené zájmy jiných subjektů :**

### **2.2.1 ČD Cargo, ČD-RSM Brno**

Dne 8.6.2018 byla za účasti zástupců ČD Cargo (Ing.Bříza, p.Vopálka), ČD-RSM (pí.Kucejová) a projektanta konána schůzka v ŽST Havl.Brod. Účelem schůzky bylo projednání nesouhlasného stanoviska s umístěním zařízení staveniště ZS2 a ZS6 tak jak bylo umístěno v přípravné dokumentaci. Výsledkem jednání je následující závěr :

- Zhotovitel stavby bude při užívání ploch ZS dbát požadavků vlastníka pozemků (ČD) a bude minimalizovat ostatní uživatele (ČD Cargo, Kovošrot, atd.)

- Využívání plochy ZS1 : při užívání této plochy je nutné průběžně provádět údržbu příjezdové komunikace v areálu okrsku SEE. Po skončení prací budou užívané plochy uvedeny do původního stavu, resp. provedena oprava této komunikace
- Využívání plochy ZS2 : při užívání této plochy musí být ponechán volný prostor v prostoru nákladových ramp (u kol.č.11a,10,12,14) do vzdálenosti 6,0m od osy koleje. Zhotovitel bude průběžně provádět úklid užívaných ploch, po ukončení prací bude před předáním uvedeno do původního stavu (uklizeny).
- Využívání plochy ZS6 : u rampy u kol.č.11a probíhá nakládka společnosti Kovošrot. Úsek na konci rampy v délce min. 30m bude vyhrazen pouze pro fy. Kovošrot. Zbývající část rampy bude užívána zhotovitelem stavby s tím, že provoz a způsob užívání rampy a kol.č.11a bude koordinován s požadavky ČD Cargo a Kovošrot.
- požadavek zaslaný elektron.poštou : „ČD Cargo, a.s. požaduje, aby byla v 1. etapě zajištěna možnost jízdy na vlečku Žďas (nejlépe z kolejí 9 – 13) a to i při snesení (vyloučení) výhybky č. 37. Jednalo by se o jízdu HV nezávislé trakce + počet vozů dle možnosti.
- Při realizaci stavby (liche skupiny) je nutno ponechat kolej č.13 volnou pro provoz na vlečku Žďas (pohyb vlečkaře od hrotu výhybky č.26 po hrot výh.č.36). Obdobně bude ponechána volná pro provoz kolej č. 8b (sudá skupina), pohyb mezi hroty výhybek č.27-35. Kolej č.14 bude sloužit pro stavbu.

*Předpoklad výše ceny za pronajmutí pozemku ČD je 50 Kč/m2/rok.*

### **2.2.2 Dotčení zájmů společnosti ŽĐAS.**

*Dne 8.6.2018 byla za účasti zástupců společnosti Žďas a Města Žďár nad Sázavou uskutečněna schůzka na místě samém. Projektant seznámil přítomné s předpokládaným postupem prací a účastníci vyjádřili připomínky, postřehy a požadavky, které projektant zapracoval do PD.*

Všeobecné požadavky společnosti ŽĐAS :

1. Stávající komunikace naší firmy budou po celou dobu výstavby udržovány v takovém stavu, aby nebyla ohrožována bezpečnost silničního provozu (znečištění, výtlučky..). Případné poškození a náklady na opravu budou k tíži investora a to na základě závazku investora o opravách poškozených komunikací včetně náhrad za způsobené škody.
2. Povrchy provizorních objezdů a koridorů je nutno provést zpevněné s možností snadné údržby. Po ukončení díla resp. uvedení komunikací (včetně chodníků a zeleně) do původního stavu investorem bude za účasti ŽĐASu provedena přejímka s termíny na odstranění případných závad.
3. Stávající komunikace naší firmy budou po celou dobu výstavby udržovány v takovém stavu, aby nebyla ohrožována bezpečnost silničního provozu (znečištění, výtlučky..). Případné poškození a náklady na opravu budou k tíži investora a to na základě závazku investora o opravách poškozených komunikací včetně náhrad za způsobené škody.
4. Povrchy provizorních objezdů a koridorů je nutno provést zpevněné s možností snadné údržby. Po ukončení díla resp. uvedení komunikací (včetně chodníků a zeleně) do původního stavu investorem bude za účasti ŽĐASu provedena přejímka s termíny na odstranění případných závad. V případě pokácení vzrostlých stromů bude požadována náhradní výsadba.
5. Při provádění prací na úpravách mostů nebude ohrožována bezpečnost osob chodících po chodníku a budou provedena taková opatření, aby nedocházelo ani k ohrožení osob procházejících pod mostem kolemjedoucimi vozidly.

6. V ranní a odpolední špičce silničního provozu nebude tento zatížen provozem nákladních vozidel zhotovitele. Jedná se o období mezi 5.15 až 6.30 hod. a dále 13.30 až 14.45 hod.

7. Časové intervaly na světelné signalizaci bude nutno doladit tak, aby nedocházelo ke kolapsu dopravy a to v obou směrech. Po silniční komunikaci dojíždí nejenom zaměstnanci firmy, ale i obchodní partneři, lékaři sloužící ve firmě, učitelé a školáci z učiliště, další firmy podnikající v této oblasti atd. Kromě toho dojíždějí ráno a odpoledne před firmu autobusová spojení.

8. případě, že se světelná signalizace neosvědčí, je nutno řídit provoz ve špičkách např. způsobilými osobami provádějící firmy. Při návrzích o provedení povrchu objízdných propojek a semaforů je nutno počítat i s poměrně značným počtem cyklistů dojíždějících do zaměstnám po dotčené komunikaci.

9. Před započítáním prací bude zhotovitelem stavby pořízena pasportizace a fotodokumentace používaných pozemků, komunikací a zpevněných ploch, které budou sloužit pro účely vzájemného vypořádání pro předávací řízení mezi zhotovitelem a spol.Žďas. Zhotovitel bude prokazatelně informovat zástupce Žďasu, Ing. Sobotku o provádění pasportizace – pokud by ze strany Žďasu byl požadavek na přítomnost při jejím provádění.

## **Podrobnější popis předpokládaného postupu stavebních prací u mostů km 86,998 a km 87,025.**

### Kabelové lávky.

Před samotným bouráním mostovek a říms v koleji č.1 (kolej č.2 v provozu) musí být zřízeny nové kabelové lávky u koleje č.1 v předstihu před nepřetržitou výlukou této koleje (před postupem č.1).

Pro založení kabelových lávek je nutné provedení mikropilot pod jejich budoucími základovými pasy. Realizace mikropilot bude provedena pomocí vrtné soupravy (předpoklad hmotnosti 8 tun). Souprava bude umístěna na dočasnou plošinu velikosti min.3,50x5 m (vytvořenou z odtěžené a přisýpané zeminy) v úrovni cca 2,75 m pod niveletou koleje, ze které se práce provedou. Vrtné práce nelze provést z prostoru kolejiště. Pro umístění vrtné soupravy na (z) pracovní plošiny se předpokládá použití autojeřábu o nosnosti 80-100 tun, tak aby výložník dosáhl cca 17m akční radius. Toto vyložení bude nutné využít především pro umístění vrtné soupravy do pracovního místa nejbližší k žel.stanici. Důvodem je skutečnost, že stávající energokanál vedený v pěší komunikaci k areálu ŽĐASu není možné pojíždět vozidly o větší hmotnosti než 5 tun. Majitel energokanálu (Žďas) nedisponuje relevantními podklady, které by specifikovaly nosnost zastropení a současně vzhledem ke stáří této konstrukce by jí ani nebylo možné garantovat. Uvedená mez byla stanovena na základě hmotnosti vozidel, které provádějí na této pěší komunikaci údržbu.

Realizace mikropilot (16 ks) : jedná se o čtyři polohy (4 místa základ.pasů) přičemž je třeba uvažovat na jedno pracovní místo následující čas - zřízení pracovní plošiny (1den), vrtání a osazení mikropilot (1den), odstranění dočasné zemní plošiny (1den). Celková doba realizace všech mikropilot bude max.12 dní.

Poznámka : Projektant upozorňuje, že je nutno striktně respektovat pro pojezd těžké staveništní techniky navržené **vyhrazené** zpevněné plochy silničními panely (viz část B.12 dokumentace, výkres B.12-4), tj. nesmí být vozidly nad hmotnost 5 tun pojížděn stávající energokanál, umísťovat na něj patky jeřábů apod.. Z vymezených - zpevněných ploch pak budou „operovat“ např. autojeřáb o nosnosti 80-100tun, autodomíhávač („švink“) apod. pro dopravení materiálu do prostoru rekonstruovaných mostů – mostovek.

### Provizorní zpevněné plochy a komunikace.

Navržené zpevněné plochy v blízkosti mostů km 86,998 a km 87,025 pomocí silničních panelů je třeba rozdělit do dvou skupin. První skupina bude sloužit pro dočasné převedení dopravy (OA+dodávky, max.tonáž 5 tun) při bourání a úplné uzavírce mostu km 87,025 (jak pro pracovní postup 1, tak i 2) a dále jako ochranné opatření proti poškození stropní konstrukce nad stáv.energokanálem. Při pokládce betonových siln.panelů nelze pojíždět stávající energokanal technikou o větší hmotnosti než 3,50 tuny. Zhotovitel stavby při pokládce musí respektovat půdorysnou polohu tohoto kanálu a silniční panely délky 3m položit tak, aby tvořily přestropení kanálu (konce panelů ležely na nosných stěnách).

Jako druhá skupina zpevnění panely (nosnost 20t) v tomto prostoru budou použity dvě zpevněné plochy, které budou sloužit pro vozidla vyšších hmotností (autojeřáb nosnosti 80-100tun, švink apod. jak bylo popsáno výše).

**Poznámka :** ze strany spol.Žďas je požadováno provedení provizorní komunikace pod most pro pěší km 86,998 až v termínu po 1.květnu 2020 a to z důvodu vysoké návštěvnosti pěších návštěvníků v době „dne otevřených dveří“. Respektive je možné provést před tímto termínem, ale v termínu 1.květen musí být pěší komunikace plně průchozí a bez jakýchkoliv překážek a uklizená. V blízkosti pěší komunikace v pásu zeleně cca 10m od mostu km 86,998 směrem k vrátnici je v úrovni terénu zastropena betonovou deskou šachta sdělovacích kabelů a zástupci Žďasu upozorňují, že únosnost stropní konstrukce je minimální! Všeobecně před započítím prací vstoupí zhotovitel v jednání se zástupcem spol. Žďas Ing. Sobotkou ([petr.sobotka@zdas.cz](mailto:petr.sobotka@zdas.cz), tel.602 575 984), případně panem Ločárkem za účelem upřesnění zde uvedených požadavků a upřesnění aktuálních požadavků.

Zástupci společnosti Žďas doporučují v místě nájezdů přes stávající kamenné obruhy u komunikací tyto před stavbou demontovat a po ukončení stavby osadit zpět do betonového lože (min.C20/25). Dopravní značka B28 před mostem km 87,025 bude dočasně umístěna před začátek zpevněné plochy na pozemku č. 7267/13, po ukončení prací bude umístěna zpět na původní místo.

### Předpokládaný postup prací na mostech km 86,998 a km 87,025 v době realizace pracovního postupu č.1 a č.2).

Bourání mostovek a říms stáv.mostů : bude realizováno v průběhu víkendu (pá 16.00-ne 22.00hod) a to ve dvou po sobě jdoucích víkendech (tj. každý most jeden víkend). Při bourání mostu km 87,075 provoz převeden pod most km 86,098 a následující víkend obráceně. Provoz pod mostem km 86,998 po provizorní panelové komunikaci bude umožněn pouze pro OA a dodávky (nízká nosnost energokanálu).

Poté bude nutné připravit nové úložné prahy, tzn. po dobu cca 2 týdnů budou probíhat stavební práce u opěr – provoz pod mosty tedy bude muset být situován do středu komunikace (zde tedy může být zachovat zúžený průchod pro pěší min.šířky 4x0,75m v km 86,998 a zúžená pozemní komunikace do jednoho pruhu š.min.3m pro motorová vozidla v km 87,025 – bez omezení podjezdne výšky). Zhruba po 2 týdnech od vybetonování úložných prahů začnou práce na nové mostovce.

Budou osazeny ocelové nosníky. Betonáž samotné desky bude možná i bez bednění. Pro římsy bude nutné vybudovat bednicí systém, který bude uložen na třech podporách (viz schémata-přílohy techn.zprávy). Uvažovaná výška bednění 0,85m. Tento systém bednění sníží podjezdnou výšku u obou mostů. Předpoklad dočasného snížení podjezdné výšky z důvodu instalace bednění u mostu km 86,998 je následující :  $5,07-0,85-0,15(\text{rezerva})-0,30(\text{panelovka}) = 3,77\text{m}$ . Dočasně snížena podjezdná výška na hodnotu 3,70m. U mostu km 87,025 (místní komunikace ul.Strojírenská) je snížení podj.výšky předpokládáno takto :  $4,95-0,85-0,15(\text{rezerva}) = 3,95\text{m}$ . Dočasné snížení podjezdné výšky (dopr.značka B16) s hodnotou 3,90m.

Bednicí systém navrhne zhotovitel a musí být zajištěna minimálně výše uvedená podjezdná výška.

Nakonec bude nutné zúžení přemost'ovaných komunikací při sanaci spodní stavby (podobně jako při realizaci úložných prahů). Předpokládá se, že se k sanaci přistoupí až po odbednění mostovky, ale rozhodnutí je na zhotoviteli.

Při úplné uzavírce mostů před areálem ŽŽAS bude provoz omezen a uspořádán dle příloh technické zprávy POV č.1-4. Při ostatním „běžném“ režimu stavby bude provoz pěších a silniční provoz omezován v rozsahu, který je patrný z příloh č. 5,6. Dočasné dopravní uspořádání je patrné ze samostatné části dokumentace DIO (dopr.inž.opatření).

Dotčené pozemky společnosti ŽŽAS a.s. (a dalších subjektů) stavebními pracemi, umístěním zařízení staveniště, resp. zpevněnými komunikacemi a plochami jsou uvedeny níže v popisu přístupů na stavbu a především v tabulkách níže viz část 2.2.5. Pozemky dotčené stavbou.

Níže jsou informativně uvedeny podklady o frekvencích osob a dopravy do cílové lokality přístupné pouze z ulice Strojírenská.

#### ŽŽAS a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1

Informace poskytnuté zástupcem společnosti, úsek služeb, panem Ing. Petrem Sobotkou.

Intenzita průjezdů pod železničním mostem.

Největší intenzita provozu je ráno od 5.00 do 7.30 hod a odpoledne od 13.00 do 15.30 hod PO-PÁ.

600 ranní na velké parkoviště (tam i zpět)

200 odpolední na velké parkoviště (tam i zpět)

100 na kolárnu za celý den

290 do i ze Žďasu (návštěvy, zaměstnanci, externí firmy....)

1190 aut projede v souvislosti ze Žďasem tam i zpět.

Nákladní auta do Žďasu jezdí přes Jihlavskou bránu. (každý den se u brány os. aut otáčí v průměru 2-3 kamiony).

V zadní části je učiliště a firmy DEL, DOMEAplast atd... Pod mostem projde cca. 2000 lidí denně a projede kolem 100 cyklistů a to jenom na Žďas.

#### DEL a.s. (Strojírenská 38, 591 01 Žďár nad Sázavou)

Níže je uvedena informace zástupce společnosti pana Ing. Radka Krejčíka, vedoucí logistiky :

Intenzitu dopravy vozidel **odhadujeme** cca 250-300 vozidel (služební + zaměstnanci + externí dopravci) na příjezdu k firmě a to stejné na odjezdu každý den. Jedná se především o osobní auta (90%) a dodávky (8 %) a kamiony TIR (2%). Největší intenzita směrem k firmě bude mezi 5,30 - 6,30 hod. ráno a od firmy okolo 14,00 hod. odpoledne.

### **2.2.3 Dotčení zájmů společnosti DEL a.s., Žďár nad Sázavou.**

Společnost DEL je závislá na průběžném zásobování směrem do firmy a směrem z firmy na expedici. V rámci prací na mostu km 87,025 dojde k dočasnému snížení podjezdné výšky na mostu (bednění na římse a betonáže) a tato výška nebude dostatečná pro provoz velkých nákladních vozidel (TIR). V této době bude nutné příjezd a odjezd velkých nákl.aut zajistit průjezdem přes

areál společnosti Žďas. Ze strany společností ŽĎAS je za umožnění průjezdu přes jejich areál požadována finanční náhrada (viz dokladová část).

#### **2.2.4 Dotčení zájmů Město Žďár nad Sázavou.**

Zhotovitel stavby za účelem užívání pozemků dotčených pozemků Města Žďár nad Sázavou splní požadavky uvedené za odbor komunálních služeb města v textu níže.

V trase navrhované dočasně pevněné plochy pro převedení provozu na pozemku č.7270 je umístěn stožár VO. Na náklady stavby provede zhotovitel (za koordinace s pracovníkem MěÚ Žďár n.S., odbor komunálních služeb, Ing. Dvořákem) dodávku a montáž základu sloupu veřejného osvětlení (včetně stožáru VO) u mostu km 87,025.

V roce 2018 byly na pozemku Města ZR v blízkosti mostu km 87,025 zasazeny 4 ks stromků v rámci investice „*Revitalizace zeleně ...*“ Město Žďár nad Sázavou. Na náklady stavby budou tyto stromky vykopány a přemístěny do jiné lokality na pozemek Města ZR. Stavba zajistí výkopové práce v místě stávajících stromků, tak v místě novém, které určí zástupce Města ZR.

Pokud bude dočasná komunikace umístěna nad stávající šachtou kanalizace (poz.č.7270) v pásu zeleně, dojde k upravení (snížení) poklopu, po ukončení stavby bude stavbou uvedeno do původního stavu.

Pro zajištění provedení gabionové stěny u paty násypového tělesa žel.trati u koleje č.2 (km 87,030-87,350) bude sloužit dočasný zábor pruhu pozemku v šíři min.2,0m, který bude sloužit pro pohyb mechanizace při samotné realizaci této části stavby (stavební postup č.2). Jedná se o zábor pozemku č. 7285 o ploše 566,50m<sup>2</sup> (část komunikace k zahrádkářské kolonii a části pruhu pozemku v těsné blízkosti budované gabionové zdi). Další plochy záboru pozemků města jsou patrné z výkresu I.2-4.1 a 4.2 SITUACE OBVODU STAVBY A ZÁBORU POZEMKŮ. Plocha zeleně (navazující za koncem stáv.účelové komunikace v blízkosti zahrádkářské kolonie) pro zajištění přístupu pro staveništní dopravu bude zpevněna pomocí silničních panelů nosnosti 20tun, po ukončení prací bude pozemek uveden do původního stavu. S ohledem na charakter komunikace a zatížení od staveništní dopravy se předpokládá její úplné poškození této účelové komunikace kolem fy Colas a dále k zahrádkářské kolonii. Jedná se o plochu s živičným povrchem délky cca 150m průměrné šířky 4,0m, celkem 600 m<sup>2</sup>. Předpokládá se odstranění stáv.živičných vrstev a části podkladu a zřízení v nové skladbě následovně : podkladu 200 mm šterkodrtě 0-63, vrstvy R-mat tl.50mm jako ložné vrstvy a obrusné vrstvy ACO 11 tl.50mm. Pozemek v majetku Město Žďár nad Sázavou.

#### **Souhrn opravy povrchů místních komunikací (mimo komunikací k zahrádkářské kolonii).**

##### **Přístup 1 – ze ŽST po napojení na ul.Jihlavskou**

6959/1 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)  
..... 160x5=800m<sup>2</sup> (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)  
.....160x5x0,1=80m<sup>2</sup> (60mm ACP16+, frézování, postřik)

##### **Přístup 2 – přístup na nákladiště za Kauflandem**

6399 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)  
..... 120x6x0,1=72m<sup>2</sup> (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)

##### **Přístup 3 – ul.Strojírenská – příjezdová komunikace ke Žďasu**

7271 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)  
..... 220x8=1760m<sup>2</sup> (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)  
.....220x8x0,1=176m<sup>2</sup> (60mm ACP16+, frézování, postřik)

#### Přístup 5 – příjezd po MK U Malého lesa

7354 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)  
..... 560x6=3360m<sup>2</sup> (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)  
.....560x6x0,1=336m<sup>2</sup> (60mm ACP16+, frézování, postřik)

Poznámka : jedná se celkem o obrusnou vrstvu ACO 11 v tl.50mm na ploše 5992 m<sup>2</sup> a ložnou vrstvu ACP16+ v tl.60mm na ploše 592m<sup>2</sup>. Plocha stáv.komunikace o výměře bude odfrézována v tl.50mm, ložná vrstva na ploše 592m<sup>2</sup> frézována v tl.60mm. Pod obě vrstvy bude proveden spojovací postřik 0,5 kg/m<sup>2</sup> což znamená na ploše 5992+592 m<sup>2</sup>.

Projektant předpokládá provedením řezání živ.krytu v délce 100 bm, vybourání stávajících obrub a zřízení nových obrub v délce 50bm. Bude nutné demontovat 2 svislé dopravní značky a po ukončení stavby je opětovně osadit na původní polohu. Provedou se práce požadované odborem komunálních služeb města (viz stanovisko níže).

#### **Zhotovitel je povinen splnit požadavky uvedené ve stanovisku MěÚ, odboru komunálních služeb :**

Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor komunálních služeb (KS), posoudil předložené technické řešení výše uvedené stavby a z hlediska odboru KS **vydává souhlasné stanovisko** za níže uvedených podmínek pro realizaci stavby:

- před zahájením prací je stavebník povinen předat odboru KS zdokumentovaný stav stávajícího majetku města – nejméně komunikací, zeleně, VO, dešťová kanalizace, které budou nebo mohou být stavbou dotčeny, a to v digitální (např. ve formátu .pdf) a případně i tištěné podobě. V případě, že stavebník tuto podmínku nesplní, má KS právo při dokončení stavby nebo její části požadovat vrácení majetků města dotčených stavbou do stavu, který stanoví KS, a to kompletně na náklady stavebníka

- požadujeme, aby před zahájením stavebních prací bylo smluvně vyřešeno právo užívání pozemků v majetku města dle POV (zábor, nájem)

- dodavatel stavby v dostatečném předstihu bude na odboru KS konzultovat řešení prostoru dočasných záborů ZS 3.2 a ZS 3.3 (odstranění poškozeného stožáru veřejného osvětlení (VO) pro převedení dopravy – nový stožár a zemní práce půjdou na vrub stavebníka, svítidlo po ukončení prací dodá správa VO, dále případné přemístění vysázených stromů v rámci „Revitalizace zeleně ...“, kde trvá udržitelnost projektu)

- před dokončením stavby musí být stavbou dotčené - veřejná zeleň, veřejné osvětlení, komunikace a dešťová kanalizace zkontrolovány příslušnými správci majetku města z odboru komunálních služeb, a to ve stavu, kdy jsou příslušné objekty dokončeny dle stanovených podmínek v „Povolení užívání veřejného prostranství“ a nebo v nájemní smlouvě, a bez vad. Ke kontrole bude správcům předložena aktuální projektová dokumentace a výsledky předepsaných zkoušek, testů, revizí apod. a příslušná dokumentace prokazující řádné provedení věci. Ke kontrole požadujeme příslušné správce prokazatelně přizvat v předstihu nejméně 10 dnů. Výsledky kontroly budou zaznamenány písemně s podpisy všech dotčených správců (např. do stavebního deníku).

#### **2.2.5 Dotčení zájmů společnosti COLAS CZ a.s., závod Jihlava.**

Zhotovitel stavby před započítím stavebních prací prokazatelně vstoupí v jednání s pracovníky společnosti COLAS CZ (např. kontaktujte Ing. Hladíka, tel. 733 780 370, ved.provozu Žďár nad Sázavou) za účelem koordinace postupu stav.prací na gabionové zdi u koleje č.2 naproti vjezdu do areálu Colas. Důvodem je **nutnost zachování volné plochy na veřejné účelové komunikaci před vjezdem do areálu** (v pracovní dny) tak, aby byla možná jeho obsluha. **Proto budou stavební práce na gabionech v tomto prostoru prováděny výhradně během víkendových dnů.** Současně je nutno zachovat průjezd šířky min.3,50m podél oplocení společnosti COLAS CZ tak, aby byl zajištěn i příjezd k areálu p.Königa, pozemek č.7277 (König Lubomír, č. p. 51, 59211 Račín) a do zahrádkářské kolonie.



## 2.2.6 Dotčení zájmů KSUSV Jihlava

### Pracoviště Žďár nad Sázavou

Na základě jednání projektanta s pracovníky KSUSV Žďár n.S. byla provedena úprava řešení (návrh tras odjezdu nákladních aut z recyklační základny s prosívkou ze šterk.lože) tak, že odjezdová trasa naložených NA bude po výjezdu z prostoru ŽST vedena z části po silnici II/353 a to v úseku pouze po křižovatku ul. Chelčického a následně pojedou NA po místních komunikacích (ul.Chelčického, Nádražní, Strojírenská, Revoluční a dále po I/19 na skládku Ronov n.S.). Vzhledem k předpokládanému poškození obrusné vrstvy silnice II/353 jsou do soupisu prací zahrnuty následné práce.

Předpokládá se provedení oprav živičného krytu v rozsahu 5% dotčené plochy silnice délky 175 bm a šířky 7,0m. Tzn. vyspravení novou obrusnou živičnou vrstvou  $175 \times 7,0 \times 0,05 = 61,25 \text{ m}^2$  (ACO 11S o tl. 50 mm, spojovací postřik  $0,5 \text{ kg/m}^2$ ) na stávající niveletu. Provedení odfrézování před pokládkou plochy  $61,25 \text{ m}^2$ . Uvažuje se s provedením řezání živ.krytu v délce 40 bm.

### Pracoviště Havlíčkův Brod

Projektant do rozpočtové části zapracoval požadavek KSUSV provoz Havlíčkův Brod. Důvodem je předpoklad poškození komunikace (silnice III/35012) vzhledem na množství přepravovaného materiálu na skládku (živičný koberec byl proveden nově před 6 lety). Předpokládá se provedení nové obrusné živičné vrstvy (ACO 11+ tl. 50 mm, spojovací postřik  $0,5 \text{ kg/m}^2$ ) na stávající niveletu. Předpokládané množství šířka 4,25m a délka 1360m, tzn. plocha  $5780 \text{ m}^2$ .

Dále je do rozpočtu zapracována plocha provedení sanace poškozené konstrukce vozovky při vyhýbání dvou protijedoucích NA (minimum stávajících výhyben) čímž dojde k poškození v blízkosti krajnice, předpoklad 5% z celk.plochy silnice tj.  $0,05 \times 5780 = 289 \text{ m}^2$ . Sanace bude obsahovat : vrstvu ŠD fr.0-32 v tl.250mm, KSC 150 mm, infiltrační postřik do  $1,5 \text{ kg/m}^2$  a ložnou vrstvu ACL 16 o tloušťce 60 mm. Uvažuje se s provedením řezání živ.krytu v délce  $290 + 8(\text{most}) = 298 \text{ bm}$ . Stáv.živičný kryt bude odfrézován v úseku mostu š.4,0m v délce 15m (celkem  $60 \text{ m}^2$ ). Projektant požaduje, aby zhotovitel vytypoval a označil místa pro vyhýbání NA na místě samotném, aby se tak minimalizovalo poškození komunikace!!!

**Před započítáním stavby a po jejím skončení provede zhotovitel na své náklady pasportizaci stavbou dotčených komunikací včetně fotodokumentace) nejlépe za přítomnosti pracovníků majitele (správce) komunikace). Náklady na pasport bude rozpuštěn do nákladů stavby (žel.spodku). Platí obecně!**

## 2.2.7 Přehled dotčených pozemků

Přehled pozemků pro zařízení staveniště :

MAJITEL POZEMKU	ČÍSLO / DRUH POZEMKU	UŽITÁ VÝMĚRA (m <sup>2</sup> )	CELKOVÁ UŽITÁ VÝMĚRA (m <sup>2</sup> )	OZNAČENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ
České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	6416/45 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	3200	3200	ZS1
České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	6416/45 / ostatní plocha	1750+580	2330	ZS2

	k.úz.Město Žďár			
ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7267/4 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	235	557	ZS3.1
Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7270 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	160		ZS3.2
Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7270 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	151,50		ZS3.3
České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	7269 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	8,50		
Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7698 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	19	932	ZS4
Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7699 / orná půda k.úz.Město Žďár	206		
Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7704 / orná půda k.úz.Město Žďár	691		
Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7705 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	16		
Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7365/1 / orná půda k.úz.Město Žďár	135,50	960	ZS5
Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7365/2 / orná půda k.úz.Město Žďár	711		
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	7697/1 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	113,50		
České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	6416/45 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	540	540	ZS6

Přehled dočasného zpevnění ploch přístupů a pracovních ploch pomocí silničních panelů nosnosti 20t (tzn.doprava, montáž vč.podsypu, demontáž, odvoz, uvedení dotčených ploch do původního stavu) :

Přístup č.3

- dočasná komunikace pro krátkodobé převedení dopravy pod most km 86,998 a pro stálou ochranu energokanálu .....348 m<sup>2</sup>

**Poznámka : zhotovitel dle požadavku spol.Žďas vyklidí prostor přístupové komunikace k této společnosti z důvodu konání dne otevřených dveří, poté se předpokládá jejich opětovné osazení.**

Navíc v rámci pracovního postupu č.1 bude siln.panely zpevněna plocha u kol.č.1 mezi místní komunikací a pěší komunikací k areálu ŽĐASu. Plocha celkem 102 m<sup>2</sup> (34ks panelů).

Obdobně v rámci pracovního postupu č.2 bude siln.panely zpevněna plocha u kol.č.2 mezi místní komunikací a pěší komunikací k areálu ŽĐASu. Plocha celkem 72 m<sup>2</sup> (24ks panelů).

#### Přístup č.4

- dočasná komunikace ze siln.panelů ..... 363 m<sup>2</sup>  
Tyto panely budou na začátku stav.postupu 1 nejdříve použity na zpevnění plochy podél budovaného gabionu u koleje č.1 (ochrana stáv.sítí 6kV, GSM-R, zab.zař.) pod náspem v úseku km 87,030-87,275. Teprve následně budou použity pro přístup č.4 po snesení žel.svršku. Zde budou sloužit jak pro zpevnění přístupové komunikace, tak i jako ochrana stáv. a nových zemních kabel.tras před poškozením.

#### Přístup č.5

- dočasná komunikace ze siln.panelů ..... 400 m<sup>2</sup>  
Tyto panely budou na začátku stav.postupu 2 nejdříve použity na zpevnění plochy podél budovaného gabionu u koleje č.2 (zpevnění plochy zeleně podél zahrádkářské kolonie – pozemek č.7285, tj. za koncem účelové komunikace) pod náspem v úseku km 87,200-87,315. Teprve následně budou použity pro zřízení samotného přístupu č.5 po snesení žel.svršku.

Přehled zpevnění pozemků pro užití jako provizorního chodníku ke střední průmysl.šcole :

MAJITEL POZEMKU	ČÍSLO / DRUH POZEMKU	UŽITÁ VÝMĚRA (m <sup>2</sup> )	CELKOVÁ UŽITÁ VÝMĚRA (m <sup>2</sup> )	List vlastnictví
ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7265/2 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	9	1818	LV8
ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7267/2 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	19	2934	LV8
ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7267/3 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	224	1245	LV8
ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou	7267/10 / ostatní plocha k.úz.Město Žďár	38,50	155	LV8

Plocha na pozemku 7267/2 bude provedena pokládkou siln.panely na š.1,0m a délku 18m. Ostatní plochy : bude provedeno sejmutí vrstvy humusu tl.0,1m následné provedení vrstvy provizorního chodníku tl.0,1 ze ŠD fr.0-32mm o celk.ploše 271,50 m<sup>2</sup>. Po ukončení prací bude uvedeno do původního stavu, tj.ohumusováno a oseto travním semenem.

POZEMKY DOČASNÉHO ZÁBORU STAVBOU (celkový přehled dotčení pozemků z důvodu umístění ZAŘÍZ.STAVENIŠTĚ (ZS), PŘÍSTUP.KOMUNIKACE, STAVBY ...):

Parcelní číslo	Druh pozemku	Způsob využití	Plocha záboru m2	Lokalita místa ZS	LV	Vlastník - adresa
<b>k.ú. Město Žďár</b>						
6416/45	ostatní plocha	Dráha	3200	ZS1	8201	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
			2330	ZS2		
			540	ZS6		
6416/45	ostatní plocha	Dráha	7230	stavba	8201	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
7269	ostatní plocha	Dráha	679	ZS3, stavba	8201	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
7697/2	ostatní plocha	Dráha	4255	Stavba	8201	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
7268	Ostatní plocha	Ostatní komunikace	356	ZS3	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7270	Ostatní plocha	zeleň	353,50	ZS3	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7271	Ostatní plocha	Ostatní komunikace	391	ZS3	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7285	Ostatní plocha	Ostatní komunikace	566,50	ZS3	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7267/4	Ostatní plocha	Manipulační plocha	235,50	ZS3	8	ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7267/5	Ostatní plocha	zeleň	30,50	ZS3	8	ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7267/11	Ostatní plocha	Ostatní komunikace	88,50	ZS4	8	ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7267/13	Ostatní plocha	zeleň	104,50	ZS3	8	ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7267/1	Ostatní plocha	Manipulační plocha	49,50	ZS4	8	ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7698	Ostatní plocha	Ostatní komunikace	60	ZS4	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7699	Orná půda		440	ZS4	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7703	Ostatní plocha	Ostatní komunikace	21	ZS4	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7704	Orná půda		691	ZS4	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7705	Ostatní plocha	Jiná plocha	16	ZS4	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7365/1	Orná půda		135,50	ZS5	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7365/2	Orná půda		1119	ZS5	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7366	Ostatní plocha	Ostatní komunikace	62	ZS5	1	Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7265/2	Ostatní plocha	Ostatní komunikace	9	Dočasný chodník	8	ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7267/2	Ostatní plocha	Manipulační plocha	19	Dočasný chodník	8	ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7267/3	Ostatní plocha	Manipulační plocha	224	Dočasný chodník	8	ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou
7267/10	Ostatní plocha	Manipulační plocha	38,50	Dočasný chodník	8	ŽDAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou

Výše uvedený přehled zpevnění pozemků pro užití jako přístupové cesty neobsahuje pozemky SZDC.

### 2.2.8 Dopravní trasy - přístupy na staveniště.

Přístup na staveniště pro staveništní dopravu bude zajištěn stávající silniční sítí, tedy silnice I. až III. třídy, dále po místních a účelových komunikacích, částečně pojezdem po upraveném stávajícím šterkovém loži, po pláni a po nově zřízených nebo zpevněných přístupových cestách. Zpevnění nebo zřízení přístupových cest bude provedeno pomocí siln. panelů na podkladní vrstvě. Veřejné komunikace místní, městské a silnice I., II. a III. třídy budou po ukončení stavby uvedeny do původního stavu a v míře poškození vyspraveny na náklady stavby. K tomu provede zhotovitel stavby spolu s majiteli (správcí) těchto komunikací místní šetření ke zjištění stavu před jejich využíváním a po ukončení využívání. Zhotovitel stavby si pořídí pasportizaci a fotodokumentaci přístupových tras.

Při úpravě stávajících komunikací či při zřizování nových přístupových cest (užívaných ploch ZS) je třeba dbát na stávající a nové inženýrské sítě a vyvarovat se jejich poškození !!!

Přístupové cesty navazují na stávající místní komunikace, jsou zaznačeny ve výkrese situace POV (č. výkresu B.12-2, B.12-3 a B.12-4). Na veřejné komunikace může vyjíždět jen technika řádně očištěna, pokud přesto dojde ke znečištění, je nutné toto neprodleně odstranit. Prašnost během výstavby bude minimalizována např. postřikem vodou pomocí kropícího vozu.

Výpis uvažovaných přístupových cest pro staveništní dopravu (jejich číslování koresponduje s číslováním v situaci POV (č. výkresu B.12-2 až B.12.5).

**Níže, projektantem specifikované opravy stávajících přístupových komunikací budou provedeny zhotovitelem v průběhu dubna-června 2021.**

( 1 ) ze silnice I/37 ve Žďáru nad Sázavou (od Brna) na silnici II/353 do prostoru ŽST Žďár nad Sázavou po stávající účelové komunikaci, délka 500 m, z toho úsek komunikace přilehlé k II/353 je zpevněn asfaltovým povrchem (ve značném stupni degradace) po hranici s pozemkem č.6416/45, cca se jedná o délku 200m, šířka 5m. Projektant předpokládá náhradu obrusné vrstvy této živičné komunikace v rozsahu 100% plochy ( $200 \times 5 = 1000 \text{ m}^2$ ) pokládkou obrusné živ. vrstvy ACO 11 tl. 50mm (předchozí provedení vyfrézování a asfaltový postřik). Současně bude provedeno zřízení nové podkladní živičné vrstvy ACP16+ včetně odfrézování) v tl. 60mm na 10% výše uvedené plochy tj.  $1000 \times 0,1 = 100 \text{ m}^2$ . Tento rozsah oprav, tedy znamená provedení frézování, asf. spojovacího postřiku a zřízení obrusné vrstvy, odvoz a skládkování nevyužitelného materiálu. Uvedené práce platí obecně i pro níže uvedené opravy komunikací, pokud není upřesněno jinak. Případně možný příjezd od Jihlavy po silnici II/353. Zhotovitel musí respektovat požadavek KSUSV Žďár n.S. (viz kapitola 2.2.6). Přístup je po stávající komunikaci umístěné na pozemky k.ú. Město Žďár :

6959/1 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)

6416/48 ..... České dráhy, a.s., LV 8201, ostatní plocha (jiná plocha)

6416/45 ..... České dráhy, a.s., LV 8201, ostatní plocha (dráha)

Z hlediska rozdělení pozemků dle vlastnického práva se jedná o provedení prací na pozemcích :

- Města Žďár nad Sázavou .....  $160 \times 5 = 800 \text{ m}^2$  (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)  
.....  $160 \times 5 \times 0,1 = 80 \text{ m}^2$  (60mm ACP16+, frézování, postřik)
- České dráhy a.s. ....  $40 \times 5 = 200 \text{ m}^2$  (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)  
.....  $40 \times 5 \times 0,1 = 20 \text{ m}^2$  (60mm ACP16+, frézování, postřik)

Uvažuje se s provedením řezání živ. krytu v délce 22 bm.

Její užívání je předpokládáno v období 04/2020-11/2020.

Poznámka 1: tato trasa přístupu bude užívána pro přístup k zařízení staveniště č.1 a č.6.

Poznámka 2: přístupová cesta na pozemku ČD 6416/45 k recyklační nákladně i k nákladové rampě musí být průběžně udržována a po ukončení stavby uvedena do původního stavu (viz také požadavek ČD Cargo).

Poznámka 3: (platí všeobecně) **Projektant upozorňuje, že v POV uvedené rozsahy oprav stávajících komunikací jsou předpokladem projektanta! Před a po skončení stavby bude zhotovitelem provedena pasportizace a fotodokumentace dotčených pozemků, komunikací, inž.sítí zhotovitelem stavby. Rozsah oprav bude proveden dle skutečného poškození staveništní dopravou.**

( 2 ) ze silnice I/37 ve Žďáru nad Sázavou na silnici II/353 (případně ze směru od Jihlavy), poté po místní komunikaci (MK) ul.Chelčického, dále kolem objektu spol.Kaufland na plochu nákladíště v prostoru ŽST Žďár nad Sázavou. Případně příjezd od Přibyslavi po I/19 (ul.Brodská), dále po ul. Revoluční, Strojírenská, Nádražní (viz přístup 5). MK je vedena kolem Kauflandu v délce cca 270 m (šířka cca 6m), stávající asfaltový povrch je v dobrém stavu. Projektant předpokládá pouze případné lokální opravy živičné (obrusné) vrstvy rozsahu 10% na pozemcích Města Žďár nad Sázavou, tedy z celkové plochy ( $120 \times 6 \times 0,10 = 72 \text{m}^2$ ) po ukončení stavby. Bude provedena lokální náhrada obrusné vrstvy této živičné komunikace pokládkou živ.vrstvy ACO 11 tl.50mm (předchozí provedení vyfrézování a asfaltový postřik) v závislosti na skutečném rozsahu poškození. Přístup je umístěn na pozemky k.ú.z. Město Žďár :

6399 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)

6416/34 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)

6416/27 ..... Kaufland Česká republika v.o.s., Bělohorská 2428/203, Břevnov, 16900  
Praha 6, LV 9548, ostatní plocha (dráha)

6416/35 ..... Kaufland Česká republika v.o.s., Bělohorská 2428/203, Břevnov, 16900  
Praha 6, LV 9548, ostatní plocha (dráha)

Její užívání je předpokládáno v období 04/2020-11/2020.

Z hlediska rozdělení pozemků dle vlastnického práva se jedná o provedení prací na pozemcích :

• Města Žďár nad Sázavou .....  $120 \times 6 \times 0,1 = 72 \text{m}^2$  (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)

Rozsah oprav komunikací vychází ze skutečnosti, že přístup č.2 bude používán v minimální míře na přepravu materiálu do a ze stavby, ale bude především primárně sloužit pro příjezd a odjezd vozidel stavby (montážní a demontážní práce žel.svršku, parkování vozidel stavby), provoz OA, dodávky, NA, autojeřáby apod.

Poznámka 3: pozemky společnosti Kaufland jsou zatíženy právem jízdy a přístupu na drážní pozemek č.6416/45.

( 3 ) přístupy víceméně kopírují trasy uvedené výše v přístupech 1,2 a k prostoru stavby (mosty před spol.Žďas) jsou vedeny po ul.Strojírenská. Projektant uvádí obecný požadavek DI PČR, že není možno k přístupu od silnice I/37 ve Žďáru nad Sázavou použít místní komunikaci ul. Smetanova. Tato trasa je mimo jiné vedena po hlavní přístupové komunikaci k areálu spol. ŽĐAS, a.s.. Jedná se o stávající místní komunikace s asfalt. povrchem, ul.Strojírenská délky cca 220m, šířka 8m. Přístup je umístěn na pozemky k.ú.z. Město Žďár :

7271 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)

Její užívání je předpokládáno v období 04/2020-11/2020.

Projektant předpokládá náhradu obrusné vrstvy této živičné komunikace v rozsahu 100% plochy ( $220 \times 8 = 1760 \text{m}^2$ ) pokládkou obrusné živ.vrstvy ACO 11 tl.50mm (předchozí provedení vyfrézování a asfaltový postřik). Současně bude provedeno zřízení nové podkladní živičné vrstvy ACP16+ včetně odfrézování v tl.60mm na 10% výše uvedené plochy tj.  $1760 \times 0,1 = 176 \text{m}^2$ .

Z hlediska rozdělení pozemků dle vlastnického práva se jedná o provedení prací na pozemcích :

• Města Žďár nad Sázavou .....  $220 \times 8 = 1760 \text{m}^2$  (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)  
.....  $220 \times 8 \times 0,1 = 176 \text{m}^2$  (60mm ACP16+, frézování, postřik)

Dále bude provedena náhrada kamenných obrub komunikace, které budou zničeny (dočasná komunikace pod most km 86,998), celkem 50bm nové obruby.

( 4 ) trasa přístupu kopíruje přístup (3) a následně pokračuje po místních a účelových komunikacích po níže uvedených pozemcích v převážné míře se stávajícím asfalt.povrchem nebo dlažbou až k dočasné panelové komunikaci). Tzn. od železn.mostů je přístup k ZS 4 v délce cca 660m po stávajících místních komunikacích. Stávající plocha těchto komunikací je s živičným povrchem v cca rozsahu  $(100+365) \times 7 = 3255 \text{ m}^2$ , s kamennou dlažbou cca  $195 \times 5,5 = 1072,50 \text{ m}^2$ .

Projektant předpokládá náhradu obrusné vrstvy této živičné komunikace v rozsahu 50% plochy  $(3255 \times 0,5 = \text{cca } 1630 \text{ m}^2)$  pokládkou obrusné živ.vrstvy ACO 11 tl.50mm (předchozí provedení vyfrézování a asfaltový postřik). Současně bude provedeno zřízení nové podkladní živičné vrstvy ACP16+ včetně odfrézování) v tl.60mm na 5% výše uvedené plochy tj.  $3255 \times 0,05 = 163 \text{ m}^2$ .

Projektant dále předpokládá lokální předláždění komunikace s kamennou dlažbou 10/12cm v rozsahu 50% plochy  $(1072 \times 0,50 = 536 \text{ m}^2)$  a kamenné dlažby 6/6cm pěší komunikace pod mostem km 86,998 v rozsahu  $50 \text{ m}^2$ .

Pro přístup od stáv.živičné komunikace bude ke koleji č.1 zřízena zpevněná komunikace ze silničních panelů nosnosti 20tun (plocha zpevnění cca  $340 \text{ m}^2$ ). Dočasná komunikace je vedena po pozemcích 7267/1, 7698, 7699, 7703. Silniční panely se uloží na pískový podsyp nebo vrstvu prosívky fr.0-4mm v tl.cca 100mm. Pro překonání siln.příkopu, na začátku panel.komunikace, bude zřízen dočasný propustek DN 300 v délce 10m. Po ukončení stavby budou pozemky uvedeny do původního nebo předem sjednaného stavu, pozemky orné půdy budou po ukončení rekultivovány, ohumšovány a osety travním semenem (pokud nebude určeno jinak – pedologickou sondou).

Projektant upozorňuje na přítomnost důležitých kabelových tras především na pozemku SŽDC, ale i na mimodrážních pozemcích a tedy na nutnost použití zpevnění panely. Před pokládkou podkladních vrstev je doporučena pokládka tkané geotextilie min.  $150 \text{ g/m}^2$ . Užívání přístupu je předpokládáno v období 04/2020-07/2020.

Přístup č.4 vedený po stáv.místních komunikacích je po pozemcích k.úz. Město Žďár :

- 7265/1 ..... ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou, LV 8, ostatní plocha (ostatní komunikace)
- 7267/2 ..... ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou, LV 8, ostatní plocha (manipulační plocha)
- 7267/4 ..... ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou, LV 8, ostatní plocha (manipulační plocha)
- 7267/11 ..... ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou, LV 8, ostatní plocha (ostatní komunikace)
- 7267/15 ..... ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou, LV 8, ostatní plocha (ostatní komunikace)
- 7703 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)

Z hlediska rozdělení pozemků dle vlastnického práva se jedná o provedení prací na pozemcích :

- Žďas a.s. ....  $3255 \times 0,5 = 1630 \text{ m}^2$  (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)
- .....  $3255 \times 0,5 \times 0,1 = 163 \text{ m}^2$  (60mm ACP16+, frézování, postřik)
- .....  $1072 \times 0,5 = 536 \text{ m}^2$  (předláždění komunikace s kamen.dlažbou 10/12cm)
- .....  $50 \text{ m}^2$  (předláždění komunikace s kamen.dlažbou 6/6cm, předpoklad  $10 \times 5 \text{ m} = 50 \text{ m}^2$ )

Dále bude provedena náhrada kamenných obrub komunikace, které budou zničeny (dočasná komunikace pod most km 86,998), celkem 50bm nové obruby.

**V souvislosti se zajištěním bezpečného pěšího přístupu pro studenty a pracovníky střední strojírenské školy bude (jak bylo již výše uvedeno) zřízen provizorní chodník na pozemcích :**

- 7265/2 ..... ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou, LV 8, ostatní plocha (ostatní komunikace)
- 7267/2 ..... ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou, LV 8, ostatní plocha (manipulační plocha)
- 7267/3 ..... ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou, LV 8, ostatní plocha (manipulační plocha)
- 7267/10 ..... ŽĐAS, a.s., Strojírenská 675/6, Žďár nad Sázavou 1, 59101 Žďár nad Sázavou, LV 8, ostatní plocha (manipulační plocha)

( 5 ) ze silnice I/19 od Přibyslavi je ve Žďáru nad Sázavou vedeno po místních komunikacích (MK) ul. Brodská, dále po ul. Revoluční, Strojírenská, Nádražní. Následně odbočit po ul. U Malého lesa na konec této ulice a zde z velké části po stávající nebezpečné cestě až ke koleji č.2. Zde bude mezi koncem místní komunikace až ke kol.č.2 zřízena dočasná zpevněná komunikace ze silničních panelů nosnosti 20tun (plocha zpevnění cca 400 m<sup>2</sup>). Dočasná komunikace je vedena po pozemcích 7365/2 a 7366 (viz tabulka dočasných záborů). Silniční panely se uloží na pískový podsyp nebo vrstvu prosívky fr.0-4mm v tl.cca 100mm do těsné blízkosti tělesa železničního zářezu k nájezdu na pláň koleje č.2.

Přístup po MK v ulici U malého lesa je délky 560m a šířka komunikace je 6,0m, tzn. plocha 560x6= 3360 m<sup>2</sup>.

Projektant předpokládá náhradu obrusné vrstvy této živičné komunikace v rozsahu 100% plochy (560x6=3360m<sup>2</sup>) pokládkou obrusné živ.vrstvy ACO 11 tl.50mm (předchozí provedení vyfrézování a asfaltový postřik). Současně bude provedeno zřízení nové podkladní živičné vrstvy ACP16+ včetně odfrézování) v tl.60mm na 10% výše uvedené plochy tj. 3360x0,1=336m<sup>2</sup>. Její užívání je předpokládáno v období 07/2020-11/2020.

Přístup je veden v ulici U Malého lesa po MK na pozemcích :

- 7354 ..... Město Žďár nad Sázavou, LV 1, ostatní plocha (ostatní komunikace)

Z hlediska rozdělení pozemků dle vlastnického práva se jedná o provedení prací na pozemcích :

- Města Žďár nad Sázavou ..... 560x6=3360m<sup>2</sup> (50mm ACO11, frézování+skládka, postřik)  
.....560x6x0,1=336m<sup>2</sup> (60mm ACP16+, frézování, postřik)

### **3. Obecné zásady řešení ZS, komunikací a ostatní související zařízení.**

Jízdou v ose koleje se rozumí kolejovou technikou po stávající koleji nebo koleji v novém stavu a silniční technikou po upraveném stávajícím šterkovém loži, jízda silniční technikou pouze po nové zemní pláni nebo pláni železničního spodku není možná.

**Stavba se nenachází v záplavovém území.**

Další všeobecné podmínky pro zřizování ploch zařízení stavenišť umístěných v PHO a v záplavovém území:

- Na plochách zařízení stavenišť budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek; v průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy vanami pro případné zachycení uniklých produktů; v případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.



- Na všech ZS nesmí být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla), rovněž zde není přípustné jejich parkování.
- Pro parkování a opravy těchto mechanismů musí být v rámci stavebních prací zřízen stavební dvůr.
- Na plochách zařízení stavenišť v záplavovém území a PHO nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy.
- Veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v záplavovém území odváženy;
- Na plochách zařízení stavenišť v záplavovém území a PHO budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu; pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby.
- Všechny mechanismy v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude kontrolovat je zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací.
- Pro zařízení staveniště umístěné v PHO a v blízkosti vodotečí bude dodavatelem stavby zpracován havarijní plán. Pro zařízení staveniště umístěné v záplavovém území zpracuje dodavatel stavby povodňový plán.

### **Požárně bezpečnostní opatření.**

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

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

*„Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování.“*

### **Výběr ploch ZS.**

Plochy ZS a způsoby dopravy mechanizace a materiálu do prostorů stavenišť jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a zřízení ZS bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb a použité technologie včetně stanovení optimálního způsobu dopravy.

Specifikace ploch záborů dle druhu pozemků a majitele je pak v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, I.2 Majetkoprávní část.

### **Druhy ZS.**

ZS jsou členěna do dvou základních kategorií. První je tzv. klasické ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a odstavení stavebních strojů a zařízení. Druhou kategorií ZS jsou plochy pro mezideponie vytěženého materiálu (recyklace ŠL) včetně případně skryté ornice.

Podle délky trvání záboru ploch ZS jsou v dalším textu uvedeny deponie-mezideponie krátkodobé (do 1 roku záboru). Dlouhodobé deponie, případně trvalé, se v této stavbě nevyskytují. Zvláštní

druh ZS pak tvoří plochy pro klíčová ZS (Hlavní ZS, Montážní základna, Recyklační základna) a v neposlední řadě i staniční koleje pro stavební a montážní vlak, případně pro vlak ubytovací.

#### Zřízení ZS a úpravy komunikací.

Založení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních komunikací jsou navrženy provádět v tzv. nultých etapách, nebo v rámci hlavních postupů dle harmonogramu projektanta, případně dle harmonogramu vybraného zhotovitele. Tedy tak, aby staveništní komunikace byly k dispozici před započítáním konkrétních modernizačních prací v koleji na trati nebo v kolejišti ve stanici, případně před započítáním konkrétního stavebního postupu.

#### Přístupy ke kolejišti, na trať a k objektům.

Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran (zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati).

Pokud bude nutné překonat příkop nebo vodoteč (byť občasnou) bude pod rampou zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí nebo zásyp proveden z hrubozrnného materiálu, který bude dostatečně propustný a po dobu stavby nedojde k jeho zanesení.

#### Uvolnění ploch ZS.

Zpracovatel doporučuje provést uvolnění a rekultivaci ploch ZS do jednoho měsíce po dokončení stavby resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení.

#### Provizorní přejezdy.

Pro potřeby stavby z důvodů možného přístupu do různých částí kolejiště a stavby je v některých případech nutné přejíždět stávající či nové koleje příp. jejich rozvětvení. Přejezdy stávajících kolejí je možné řešit několika způsoby:

- položením geotextilie a přesypání štěrkem (pokud jsou koleje po dobu části stavby trvale pro kolejovou dopravu uzavřené),
- vložením výdřevy (u kolejí provozovaných),
- užitými přejezdovými panelovými prvky (doporučeno u kolejí provozovaných, kde četnost silniční staveništní dopravy je vyšší).

U nové koleje jsou tyto úpravy choulostivější, zde je pak doporučeno využít odpovídajících přejezdových konstrukcí spíše než provést úpravy podle prvních dvou odrážek.

Provizorní přejezdy kolejí provozovaných je nutné pro přejíždění silničními vozidly chránit odpovídajícími dopravními a organizačními opatřeními, které jednak odbourají nutnost zřizování provizorního sdělovacího a zabezpečovacího zařízení na trati a ve stanici a jednak budou minimalizovat potřebu krátkodobých přerušení provozu příp. výluk. Tato opatření si stavba dohodne s drážním provozovatelem či provozovatelem vlečky.

## **4. Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní síť.**

- Voda pro potřeby stavby:

Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je možné ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Jejich místa, odběr vody, způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a mluvně ošetřen. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda podle potřeby dovážena. Průběh vodovodních řádů v obvodu staveniště a bezprostředním okolí je zakreslen v situacích zařízení staveniště v měř. 1:1000 – výkres situace.

- Elektrická energie:

Zařízení staveniště a staveniště v železniční stanici budou připojena dle potřeby na stávající rozvody nn stanice. Průběh kabelových tras je zřejmý ze situací stavby. U stavenišť ležících v mezistaničních úsecích lze podle místních podmínek využít stávajících veřejných rozvodů. Každé odběrné místo bude projednáno s EON ČR a způsob platby bude smluvně ošetřen. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie je nutné použít mobilní elektrocentrály.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

- Kanalizace:

Odtok vody ze staveniště předpokládá řešit do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků škodlivými látkami. Kanalizace, respektive žumpy pro WC a sociální zařízení - jejich budování v rámci zařízení staveniště, se nepředpokládá. V místech, kde není možné připojení na stávající kanalizační řád a budování žump (např. plastových) je neekonomické, zejména na odlehlých místech, použijí se suchá WC s chemickou likvidací exkrementů.

- Telefony:

Vzhledem k tomu, že se jedná o liniovou stavbu, budou na staveništích používány přednostně příruční vysílačky, nebo mobilní telefony.

## 5. Využití stávajících nebo budovaných objektů.

Využití prostor výpravní budovy pro kancelářské či skladovací účely stavby je možné pouze po dohodě s objednatelem či se zástupci železniční stanice. Projektant předpokládá využití staveništních buněk a kontejnerů umístěných na plochách zařízení staveniště.

Budování nových objektů se nepředpokládá.

## 6. Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně.

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 SŽDC, OŘ Brno – SSZT, SEE, dále ČD Telematika/SŽDC-TÚDC a mimodrážních sítí (např. VO, plyn, 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.**

Vyjádření správců sítí (ve správě SŽDC, ČD i mimodrážních) je nutno respektovat a je obsahem dokladové části této projektové dokumentace.

V rámci stavby **nejsou navržena žádná nová ochranná pásma.**

Předmětná stavba bude prováděna v rámci drážních pozemků. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky.

Do zásahu do podzemních vod nedochází, mimo zřízení přípojky dešť.kanalizace (pro odvodnění příkopu u 1.TK v úseku km 87,035-87,475) 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 1,5m
- dálkové sdělovací kabely – šířka 2m v celé délce trasy, hloubka 3m, výška 3m
- silnice I. tř. – 50m od osy vozovky, II. A III. třídy - 15m od osy vozovky
- elektrické venkovní vedení VN 22kV – 7m od krajního vodiče
- elektrické venkovní vedení VVN 110kV – 15m od krajního vodiče
- kanalizace do DN 500mm – 1,5m po obou stranách od vnějšího povrchu

Všeobecný přehled zákonných pravidel, které je nutno je nutné respektovat při realizaci stavby (ochranná pásma apod.) :

- Ochranná pásma elektrizační soustavy jsou stanovena zákonem č. 458/2000 Sb. § 46.
- Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. § 68.
- Ochranná pásma výroben a rozvodů tepla určuje zákon č. 458/2000 Sb. § 87.
- Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok určuje zákon č. 274/2001 Sb. § 23.
- Ochranné pásmo dráhy určuje zákon č. 266/1994 Sb. § 8.
- Ochranné pásmo veřejné komunikační sítě určuje zákon č. 127/2005 Sb. § 102.
- Ochranná pásma vodních zdrojů stanoví podle zákona č. 254/2001 Sb.
- Ochranná pásma sdělovacích kabelů - zákon č. 127/2005 Sb.

Při realizaci stavby je nutné postupovat v souladu se zákonem č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích (zemní práce v blízkosti vodovodů, kanalizací a studní).

Ke křížení (podchodu) se železniční tratí dochází s následujícími sítěmi :

- |   |           |
|---|-----------|
| - Kabelová trasa ČD Telematika – TÚDC (GSM-R) ..... | km 86,973 |
| - Kabelová trasa SEE (silové kabely) .....          | km 86,985 |
| - Kabelová trasa SSZT (zabezpeč.kabely) .....       | km 86,988 |
| - Kabelová trasa SSZT (zabezpeč.kabely) .....       | km 87,550 |
| - Kabelová trasa SSZT (zabezpeč.kabely) .....       | km 87,575 |
| - CETIN (metalický kabel) .....                     | km 87,787 |
| - Kabelová trasa SEE (silové kabely 6kV) .....      | km 87,997 |

Pod mostním objektem km 86,998 - v trase pěší komunikace jsou uloženy sítě :

- Ve stáv. kolektoru (cca kolmo k žel.trati) :  
Satt,a.s. horkovod - ocel 2 x DN 400  
PaČ s.r.o zrušený parovod - ocel DN 150

Kolektor (energokaná) je vzhledem k trati umístěn v km cca 87,000-87,003 (má vnitřní světlou šířku 3,00m). Projektant upozorňuje, že energokaná nelze pojíždět vozidly jejichž hmotnost přesahuje 5tun, nelze na ně umísťovat patky jeřábů apod.

- Vedle kolektoru tj. v km cca 86,998-86,999 je umístěno vedení :  
ŽĐAS,a.s. zrušené potrubí užitkové vody - litina DN 200 a litina DN 500 ( v ní potrubí plast DN 100)
- V km 86,997 je vedena důležitá společná a hlavní trasa kabelů datových a sdělovacích (pro areál ŽĐAS, pro obec Nové Veselí)

Pod mostním objektem km 87,025 - v trase místní komunikace jsou uloženy sítě :

- Vodovod ocel DN 150 (cca kolmo k žel.trati) v km 87,022.
- Dešťová kanalizace DN 300 (cca kolmo k žel.trati) v km 87,028.
- Dešťová kanalizace DN 500 (cca kolmo k žel.trati) v km 87,031.

### Chráněné části území.

Řešené území se **nachází** v jižní části **CHKO Žďárské vrchy** a leží v jeho čtvrté zóně ochrany. V západní části řešeného úseku železniční trati přiléhá k zájmovému území třetí zóna ochrany.

Lokality soustavy Natura 2000 **nebyly** v řešeném území, ani jeho blízkosti **vyhlášeny**.

V dosahu vlivů posuzovaného záměru **nebyly** památné stromy, jejich skupiny ani stromořadí **vyhlášeny**.

Zájmové území se **nenachází** v přírodním parku a ani v jeho blízkosti není žádný vyhlášen.

V řešeném území, ani jeho blízkosti, **nebyly VKP registrovány**. V ploše záměru se nenacházejí ani VKP ze zákona. Západní konec řešeného úseku železniční trati leží v blízkosti řeky Sázavy, tedy VKP ze zákona.

V blízkosti zájmového území jsou vymezeny dvě větve lokálního ÚSES. První větev je vymezena na řece Sázavě a reprezentuje mokrou a podmáčenou hydrickou řadu. Lokální biokoridor, který je součástí této větve, prochází kolem západního konce řešeného úseku železniční trati. Lokální biokoridor spojuje dvě lokální biocentra. Jedno je vymezeno jižně od Horních Hamrů v nivě řeky Sázavy (kolem rybníku Březinů). Druhé lokální biocentrum je vymezeno ve Žďáru nad Sázavou v nivě Sázavy jižně od ulice Okružní.

Druhá větev lokálního ÚSES vychází z lokálního biocentra u Horních Hamrů a proti proudu Šabrawy směřuje ke Křivému rybníku. Zde je vymezeno lokální biocentrum. Z něj pokračuje lokální biokoridor po Šabravě zhruba směrem k východu kolem Radonínského potoka a je zaústěn do lokálního biocentra na Kamenném rybníku.

Stavba vzhledem k poloze prochází chráněnou oblastí pro přirozenou akumulaci vod (dále jen CHOPAV) Žďárské vrchy. Vzhledem k charakteru stavby a její lokalitě není předpokládán významný vliv na CHOPAV Žďárské vrchy.

Zájmová lokalita stavby prochází zónou CHKO Žďárské vrchy. Podle vyjádření Agentury ochrany přírody ČR, regionální pracoviště Správy CHKO Žďárské vrchy, nebude mít tato stavba na chráněné území významný vliv a její realizace není v rozporu s ustanovením zákona č.114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Viz stanovisko č.j. 01677/ZV/17 ze dne 22.5.2017 a stanovisko č.j. 03167/ZV/2017 ze dne 21.8.2017.

Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů (kromě zřízení kanal.přípojky-viz popis výše), zaústění rekonstruovaných drenáží a potrubí je provedeno do stávajících příkop. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky, dojde k dotčení pozemků zemědělského půdního fondu a to jako přístupových cest a ploch zařízení stavenišť. Stavbou nejsou produkovány odpadní vody.

### Kulturní památky

V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky.

### Požadavky na urbanistické a architektonické řešení

Architektonické řešení je dáno charakterem stavby dráhy. Novostavba a rekonstrukce bude provedena v souladu s předpisy železniční sítě (S3) a železniční spodek (S4), ČSN 73 6360, ČSN 73 6380, ČSN 73 6320, ČSN 73 6110, vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. a dalších příslušných ustanovení a norem SŽDC, ČD, TNŽ, ČSN. Objekty charakteru pozemních staveb tato stavba neobsahuje.

### Obvod staveniště.

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

Staveniště bude v zastavěné části (intravilánu) ohraničeno převážně oploceními soukromých pozemků a sousedními stavbami, v prolukách a ve volně přístupných úsecích bude zajištěno zabránění vstupu nepovolaných osob (např. zábradlí, staveništní oplocení).

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

## 7. Údaje o zvláštních opatřeních a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

Základní povinnosti účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat *Zákon č. 309/2006 Sb.* ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a *Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.* ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Je nutno dodržovat všeobecné zásady bezpečnosti práce a všechny související platné předpisy. Nutné je zdůraznit dodržování bezpečnostních předpisů B1-B6, novelizované vyhláškou ČÚBO č.324/90 Sb., zejména pak ustanovení o zemních pracích, pažení výkopů (trativody, svodná potrubí, příkopové zídky,...) v blízkosti provozovaných kolejí. Při dimenzování pažení je nutno brát v úvahu nejen zemní tlak, ale i přetížení dopravou jak silniční, tak i železniční. Je nutno dbát mimořádné opatrnosti při hutnění jednotlivých vrstev násypu, zejména dodržení bezpečné vzdálenosti okraje válce od okraje svahu s ohledem na tloušťku hutněné vrstvy (nebezpečí nekontrolovaného ujetí válce ze svahu).

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě **SŽDC Bp1** Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (platný od 1.10.2013). Všichni pracovníci musí být pravidelně proškoleni z bezpečnostních předpisů, především pak z předpisu Bp1 a ze souvisejících norem a předpisů. Je nutno upozornit na všechny práce v blízkosti trolejového vedení, práce v blízkosti provozované koleje a práce na strojích. Práce prováděné v blízkosti provozované koleje je možné provádět pouze za stálého dozoru vyčleněného pracovníka, který plní funkci bezpečnostní hlídky a upozorňuje na blížící se vlaky. Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a 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 staveništem apod.). Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup: Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti.

Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu:

- při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací

- při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení

Zajištění bezpečnosti traťových zaměstnanců při provozu trati v oblasti míst s omezeným volným schůdným a manipulačním prostorem je třeba zajistit stavebně technickými a organizačními opatřeními uvedenými výše.

Stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa. Proto je nutné v ochranném pásmu lesa dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Zvýšenou bezpečnost je třeba věnovat při pracích z otevřeným ohněm (řezání kolejnic, svařování kolejnic).

Stavba bude realizována na elektrifikované trati při nepřetržitých výlukách. Je zde nutné dodržovat především výše uvedený předpis Bp1, v prostoru pozemků ČD pak i ustanovení Op 16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci včetně navazujících předpisů a bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti ve smyslu ČSN 34 3109 a 34 1500 (např. v prostoru ŽST Žďár nad Sázavou).

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být tyto narušeny, podkopány apod., v opačném případě je zhotovitel povinen **neprodleně volat autorizovaného statika**.

Vždy bude zabezpečeno **odvodnění stavby** do dešťové kanalizace, a to v novém stavu nebo v provizorním pomocí čerpání nebo provizorních potrubí. Pokud by čerpání přesáhlo  $Q = 1,0 \text{ l/s}$  tak musí být povoleno vodoprávním úřadem. K podmáčení okolní zástavby vlivem stavebních prací nesmí docházet.

**Nepovolaným bude pohyb v prostoru staveniště zakázán** (příklad označení níže).



## 8. Vliv provádění stavby na životní prostředí

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92 Sb. a v souladu s ním (zejména §9,11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

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

### Posouzení vlivu na životní prostředí :

Jedná o rekonstrukci železničního svršku a spodku, trakčního systému, zabezpečovacího zařízení, silových a sdělovacích kabelových tras, mostů km 86,998 a km 87,025 která bude ve značné části realizována v obvodu dráhy na pozemcích SŽDC, ČD. Nedochází k navýšení počtu kolejí. Stavba spadá do kompetence zákona č.100/2001 Sb. (v platném znění) a v rámci předchozího stupně PD byly zpracovány podklady pro oznámení záměru - zjišťovací řízení dle přílohy čís.3 uvedeného zákona. Krajský úřad Kraje Vysočina vydal závěr zjišťovacího řízení –

rozhodnutí (č.j. KUJI 80541/2017 OZPZ2690/2017 Ča ze dne 30.10.2017) ve kterém se uvádí, že stavba „nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován dle zákona“ (nabylo právní moci dne 4.12.2017) – viz dokladová část dokumentace.

#### **- Ochrana vody a ovzduší**

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. Stavbou nedojde ke zhoršení stavu ovzduší a při rekonstrukci budou voleny technologie provádění, které vedou ke snižování emisí.

#### **- Ochrana přírody a krajiny**

Souhlas s případnou likvidací - vykácením náletových porostů a dřevin je součástí dokladové části dokumentace.

V prostoru stavby se nenachází státem chráněný strom nebo stromořadí.

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

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

Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému.

Při výkopech nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem!

Za zhoršení vlivu na životní prostředí v době provádění stavby plně odpovídá zhotovitel stavby.

Během výstavby bude okolí ovlivněno zvýšenou hlučností ze stavebních prací, zvýšenou hlučností a exhalacemi ze staveništní dopravy a zvýšenou prašností.

Obecně je třeba dbát zejména na

- Omezení hlučnosti na stavbě s ohledem na blízkou zástavbu.
- Ochranu vod před znečištěním hlavně ropnými produkty.
- Snižování prašnosti včasným čištěním vozovek a kropením vodou při manipulaci s demoličním materiálem.

- Zamezení znečištění ovzduší zákazem spalování jakýchkoli látek na staveništi.

- Nakládání s odpady ze stavební výroby, které musí probíhat v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb..

#### **- Hluk a vibrace**

Při rekonstrukcích kolejiště v rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Na základě Vyhlášky č.76/91Sb.,§1, odst.2, neobsahuje stavba pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1 000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

Stavba je stavebně navržena na rychlosti vyšší, než je stávající rychlost (100 km/h). Vyšší rychlosti však nebudou po stavbě zavedeny. Jejich zavedení ( $V=110$ ,  $V130=115$ ,  $V150=120$  a  $V_k=140$  km/hod) se předpokládá až v rámci výhledové stavby „**Rekonstrukce trat'ového úseku**



**Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)**“ – investor stavby bude shodný.

Při následném zvýšení rychlostí dojde ke zvýšení hluku od železniční dopravy, ale trasa železnice prochází územím, které je dle územního plánu lemováno plochami pro výrobu a skladování (drobná a řemeslná výroba, lehký průmysl) a plochami pro dopravní infrastrukturu, případně plochami občanského vybavení.. V zájmové oblasti se v těsné blízkosti nenachází obytné objekty, které by mohly být zasaženy vyšší hladinou hluku. Část úseku tratě od km 87,550 po konec úseku (km 88,016) je veden v kombinaci zářezu a náspu se značným rozsahem lesních pozemků.

Hluková studie byla provedena v rámci elaborátu pro zjišťovací řízení dle zák. 100/2001 Sb. v platném znění (viz část B.3.1). Dle požadavku KHS, pracoviště Žďár nad Sázavou zajistí zhotovitel stavby aktualizaci hlukové studie vypracované k oznámení záměru v rámci zjišťovacího řízení (dle 100/2001 Sb.) nebo bude zpracována nová hluková studie na základě konkrétně použité technologie zhotovitele stavby vybraného v rámci výběrového řízení.

Po realizaci stavby zhotovitel zajistí provedení ověření skutečného hlukového zatížení v blízkosti stavby po její realizaci a to při zkušebním provozu měřením hluku z provozu žel.trati.

### **- Odpady**

Proveden geotechnický průzkum, laboratorní rozbor směsného vzorku zeminy a štěrkového lože byl proveden (ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu na skládkách). Viz část B.5 – Odpadové hospodářství, ve kterém je tato problematika podrobně zpracována.

Stavbou nejsou produkovány odpadní vody. Pro odvodnění úseku stávající příkopy u koleje č.1 z úseku km 87,035-87,475 bude nově zřízena dešťová kanalizační přípojka (s redukováným odtokem 1,0 l/s z retenční nádrže o objemu min.15,10 m<sup>3</sup>). Zbývající povrchovou vodu bude odvádět drážní příkop. Nedochází zde k navýšení kvantity vod. Nedochází k jiné změně odtokových poměrů.

Jinak stavba nebude nově napojena na sítě technického vybavení, bude použito stávajícího napojení.

#### Zásady odpadového hospodářství.

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č.314/2006 Sb. a prováděcí vyhláškou č.383/2001Sb., případně dalšími předpisy v odpadovém hospodářství (v platném znění). Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí.

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

- zákon č. 314/2006 Sb. platnost od 1.7.2006 (nahrazuje 185/2001 Sb.)
- vyhláška 381/2001 Sb., Katalog odpadů
- vyhláška 382/2001 Sb., O podmínkách požití upravených kalů na ZPF
- vyhláška 383/2001 Sb., O podrobnostech nakládání s odpady
- vyhláška 384/2001 Sb., O nakládání s PCB
- vyhláška 376/2001 Sb., O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů i následným novelizacím

#### Materiál v likvidaci.

Vyzískaný materiál (součásti železničního svršku) zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci a další využití nebo zhodnocení. Svrškový materiál bude protokolárně předán místně příslušné ST a bude dle dispozic investora kategorizován. Investorem byla provedena kategorizace stáv.svrškového materiálu (viz část E.1.1 žel.svršek a spodek).

## 9. Stavební postupy

### Všeobecný popis stavebního postupu.

Obecně lze stavbu zahájit až po získání stavebního povolení a jeho nabytí právní moci. Postup stavebních prací **je podrobně popsán níže.**

Technologie provádění prací:

- Návoz nového materiálu (šterkodrtě do podkladních vrstev železničního spodku a šterku do kolejového lože) provádět v maximální míře po železnici, vzhledem k tomu, že jde o dvoukolejnou trať, bude značně převažovat doprava po železnici. Rekonstrukce kolejí by byly prováděny s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru, odtěžení a rekonstrukce pražcového podloží žel. spodku pomocí bagrování a odvozem pomocí nákladních aut na řízenou skládku, rekonstrukce železničního svršku s nasazením pokladače kolejových polí a další železniční technikou. K odtěžení a odvozu šterkového kolejového lože a části podložních vrstev použít strojní čističky a využít tak přednostně dopravu po železnici. (Odtěžení pomocí strojní čističky a odvoz pomocí silovozů na recyklační základnu). Zřízení nových konstrukčních vrstev železničního spodku a spodní vrstvy šterkového lože by probíhaly souběžně s výstavbou mostních objektů. Před prováděním vrstev žel. spodku bude v úseku km 87,045-87,145 provedeno zlepšení podloží systémem deep soil mixing. Po snesení kolejového roštu (původních kolejových polí) bude provedeno zbývající dotěžení šterkového lože (po stroj.čističce) a odtěžení vrstev železničního spodku se provede odbagrováním s odvozem nákladními auty na předem určené skládky nebo na recyklační základnu. Případně je možné po odtěžení vrstev žel. spodku použít na jejich přepravu na skládku dopravu po železnici, tato varianta je podmíněna prováděním v nočních výlukách a zhotovitel si musí zajistit překládání vytěženého materiálu (např. v ŽST Sázava u Žďáru nebo v ŽST Příbyslav) na nákladní automobily včetně povolení dopravce a majitelů pozemků (ČD). Pro ukládání vytěžených podkladních vrstev žel. spodku je uvažována skládka Ronov nad Sázavou.

Výstavba základových konstrukcí podpěr trakčního vedení je předpokládána pomocí jednoho pracovního vlaku.

**Projekt předpokládá během realizace stavby přednostní využití kolejové stavební techniky, např. pokladačů kolejových polí, strojní čističky, výsypných, zásobníkových a plošinových vozů, kolejových jeřábů, loko, dvoucestných rypadel, apod., je nutností, aby zhotovitel takovou technikou disponoval.**

Shrnutí:

- Demontáž stávajících a zřízení nových ocel.lávek, zřízení pažení v ose os kolejí a mostů, provizorní kabelové trasy a přeložky (6kV, GSM-R, TSK apod.), kácení dřevin a odstranění pařezů, zřízení zázemí stavby nebo zpevněných ploch pro stavbu.
- Zřízení základových patek nových trakčních stožárů
- Použití těžké strojní čističky - provést odtěžení šterkového lože a části podložních vrstev s odvozem po železnici
- Následně vyjmutí kolejového roštu (PKP, vyjmutí výhybek EDK)
- Zahájení prací na mostních konstrukcích
- Odtěžení zbývajících částí železničního spodku pomocí bagrování a odvozu silniční technikou ke skládkování, provedení zlepšení podloží km 87,045-87,145 metodou deep soil mixing.
- Souběžně s mostními objekty provádět v koleji železniční spodek (živičné vrstvy, zřízení projektované konstrukční vrstvy šterkodrtě, spodní vrstvu šterkového lože).
- Po dokončení mostů a železničního spodku – pokládka nového kolejového roštu z inventárních kolejnic.

- Zašterkování a SVÚ.
- Následná výměna dlouhých kolejnicových pasů, svařování.

V předstihu provést svařování do projektovaného profilu včetně zemních prací v místech odvodňovacích příkopů, vložení odvodňovacích žlabů a trativodních tras do železničního spodku. Příkopové žlaby osazovat na trase v rámci projektovaného odvodnění v předstihu ze staré koleje, nebo až po snesení kolejového roštu a před zřízením spodních vrstev železničního spodku. Část výzisku se předpokládá použít i na vyspravení přístupových cest, podsypů a zpevnění ploch zařízení staveniště.

Plochy ZS (**montážní a demontážní základna**) jsou navrženy po dobu trvání stavby jsou situovány na zpevněných plochách ŽST Žďár nad Sázavou (za Kauflandem). Před ukončením realizace stavby budou tyto plochy vyklizeny a uvedeny do původního stavu.

Ostatní plochy ZS jsou situované převážně u mostů a v místech přístupu na místo staveniště (přístup 4,5). Jejich zřízení se předpokládá na začátku nebo v průběhu prací na jednotlivých objektech pro příslušné pracovní postupy.

U vybraných objektů před zřizováním ploch ZS a po jejich likvidaci v místech zvlášť významných z hlediska ochrany přírody (zejména u vodních toků, oblastí lesů a zeleně), bude dodavatel vždy předem kontaktovat příslušný orgán ochrany přírody k provedení společného terénního šetření a řídit se jeho pokyny.

Likvidace (odklizení) ploch bude prováděna zpravidla do jednoho měsíce po ukončení prací na objektech, nejpozději však do dne kolaudace (předání) ucelených částí stavby. Plochy ZS musí být likvidovány a uváděny do původního nebo předem sjednaného stavu v takovém časovém sledu, aby nepřekážely postupu prací na dalších, zahajovaných stavebních objektech a provozních souborech a nepřekážely budoucímu provozu na objektech už dokončených.

Z ploch zařízení staveniště budou odstraněny přebytkové materiály a plochy budou uvedeny do původního stavu. Na plochách, kde byla sejmuta ornice a deponována na okrajích staveniště, bude tato ornice znovu využita a rozprostřena.

Projekt uvažuje s **maximální obratovostí materiálu**, to znamená jeho vícenásobné použití. Toto se týká mostních provizorií, dopravního značení přechodných úprav provozu na pozemních komunikacích, dále šterku, silničních panelů a geotextilie pro zřizování provizorních přístupových cest, nájezdů na pláň tratě, ploch zařízení staveniště, ochranu stávajících inženýrských sítí, apod.

Bilance zemních prací.

Rozhodující objem zemních prací v kolejišti mají sanační práce na železničním spodku a svršku, včetně výstavby nebo obnovení odvodňovacích zařízení. Podstatnou část těchto zemních prací tvoří výkopy. Přebytkový materiál se bude odvážet na lokality trvalých skládek případně na recyklační základnu (šterk.lože). S přihlédnutím k navrhované technologii těžení materiálu železničního spodku bude na místa skládek volena přeprava po silnici (vrstvy odtěženého žel.spodku), příp. kombinovaná doprava po železnici s následnou přepravou nákl.auty (prosívka z recyklace ŠL).

Nové násypy se vyskytují na stavbě v minimálním, nerozhodujícím objemu. V ostatních případech bude materiál z výkopů využit k případnému urovnání terénu nebo na zpevnění provizorních přístupových cest na trase stavby. V obvodu hranice zařízení staveniště se v rámci stavby uvažuje zřizovat mezideponie ŠL v místě recyklační základny v prostoru ŽST Žďár nad Sázavou a nebo mezideponie vytěžené zeminy či materiálu žel.spodku v rámci ploch zařízení staveniště ZS4, ZS5.

## **A. Harmonogram výluk**

*Začátek stavby: 11/2019*

Konec stavby: 06/2021  
Doba výstavby: cca 20 měsíců

Rok 2019-2021, stavební postupy / výluky	Od	dny	do
<b>Stavební postup „PŘÍPRAVA“</b>	<b>1.11.2019</b>	<b>100</b>	<b>18.02.2020</b>
<i>Předání staveniště, přípravné práce (např. závazné objednání materiálu, dopravní opatření, výrobní dokumentace kabel.lávek, objednání výroby kabelových lávek, kacení dřevin a odstranění pařezů apod.) – BEZ VÝLUK</i>	-	-	-
<b>Stavební postup č.0</b>	<b>19.02.2020</b>	<b>30</b>	<b>19.03.2020</b>
<i>SK2 (zhlaví+záhlaví) a TK2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 15x4 hod vč.TV, pro pažení v ose os v místech mostních objektů a koleje v ose os v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze, v rámci výluk TV příprava prov. kabelových tras zab. zař. a zřízení protlaku</i>	19.02.20	15	4.03.20
<i>Traťová kolej č.1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru a část staniční koleje č.1 v žst.Žďár n.S. nepřetržitě vč.TV (nové patky TV)</i>	19.02.20	15	4.03.20
<i>SK1 (zhlaví+záhlaví) a TK1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 15x4 hod vč.TV, pro pažení v ose os v místech mostních objektů a koleje v ose os v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze. Před betonáží základu TV v km 87,9 až 89,0 výluka TZZ Žďár n.S.-Sázava u Žďáru 1x4 hod na překládce vazebního kabelu do provizorní trasy. Jízda v mezistaničním úseku na telefonické dorozumívání.</i>	5.03.20	15	19.03.20
<i>Traťová kolej č.2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru a část staniční koleje č.2 v žst.Žďár n.S. nepřetržitě vč.TV (nové patky TV)</i>	5.03.20	15	19.03.20
<i>Napěťová výluka kabelu 6kV v délce trvání 7hod při budování krajních pilířů nové kabelové lávky – bude realizována provizorní přeložka kabelu 6kV kvůli kolizi kabelu s budovanými patkami nové kabelové lávky (kabel bude opět veden po stávajících mostech) a další napěťová výluka na kabelu 6kV v délce trvání 7hod při jeho přemísťování na novou kabelovou lávku. Ve stejné době nutno provést přeložku kabelu 6kV i u viaduktu „Stalingrad“ – další napěťová výluka v délce trvání 7hod. Práce provádět při kolejové výluce.</i>			
<i>V závěru SP 0 postupné přepínání kabelů do provizorních tras = začátek SP1. Aktivovány budou pouze prvky u SK2 a TK2 první kolej jde automaticky do výluky. Do doby kompletní aktivace SK2 a TK2 zavedení jízdy na PN. Při spojování kabelů kolejových obvodů kontrola konců vlaků dopravním zaměstnancem. Výluku situovat nejlépe na víkend. Výluka TZZ jízda na telefonické dorozumívání. Detailně rozplánuje výluku zhotovitel realizační dokumentace, tak aby měla co nejmenší dopad na provoz</i>	20.03.20	3	22.03.20

ve stanici.			
<b>Stavební postup č.1</b>	<b>20.03.2020</b>	<b>120</b>	<b>17.07.2020</b>
<b>Trat'ová kolej č.1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru a část staniční koleje č.1 nepřetržitě na 120 dnů včetně TV.</b> Nepřetržitá výluka TK1 a SK liché skupiny ve směru Sázava u Žďáru, jízdy vlaků jen po TK2 na SK sudé skupiny za činnosti autobloku v TK2.	20.03.20	120	17.07.20
SK2 (zhlaví+záhlaví) a TK2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 50x4 hod vč.TV, (obsazování koleje pracovním vlakem) pro těžbu materiálu z koleje č.1 a pro dovoz materiálu do koleje č.1, v nočních hod nebo ve vhodnou dopravní pauzu). Úprava vnitřního zapojení SZZ pro doplnění reléového konce V36-37 R2.			
Napěťová výluka TK2 19 x 12 hod (vrtací stroj-provádění deep soil mixing)			
V závěru SP 1, po dokončení kolejového svršku instalace venkovních prvků SZZ. Zkoušení a uvádění do provozu. Výluka TZZ Žďár n.S.-Sázava u Žďáru 1x4 hod na překládku vazebního kabelu do definitivní trasy. Jízda v mezistaničním úseku na telefonické dorozumívání.	13.7.20	5	17.07.20
<b>Stavební postup č.2</b>	<b>18.07.2020</b>	<b>120</b>	<b>14.11.2020</b>
<b>Trat'ová kolej č.2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru a část staniční koleje č.2 nepřetržitě na 120 dnů včetně TV.</b> Nepřetržitá výluka TK2 a SK sudé skupiny ve směru Sázava u Žďáru, jízdy vlaků jen po TK1 na SK liché skupiny za činnosti autobloku v TK1	18.07.20	120	14.11.20
SK1 (zhlaví+záhlaví) a TK1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 50x4 hod vč.TV, (obsazování koleje pracovním vlakem) pro těžbu materiálu z koleje č.2 a pro dovoz materiálu do koleje č.2, v nočních hod nebo ve vhodnou dopravní pauzu)			
Napěťová výluka TK2 19 x 12 hod (vrtací stroj-provádění deep soil mixing)			
V závěru SP 2, po dokončení kolejového svršku instalace venkovních prvků SZZ. Zkoušení a uvádění do provozu	10.11.2020	5	14.11.20
<b>Stavební postup č.3</b>	<b>15.11.2020</b>	<b>20</b>	<b>4.12.2020</b>
SK1 (zhlaví+záhlaví) a TK1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru nepřetržitě na 10 dnů vč.TV, (dokončovací práce). V RZZ vyloučeny jízdy z TK1 i TK2 na SK liché skupiny, na trati je v činnosti autoblok v obou TK. Instalace přestavnicku na nově vloženou výhybku č. 39, zapojení do SZZ. Zkoušení a regulace. Po dokončení úplný dopravní program a činnost autobloku v obou TK.	15.11.20	10	24.11.20
SK2 (zhlaví+záhlaví) a TK2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 3x4 hod vč.TV pro zřízení TV nad spojkou výhybek č.39-40			
SK2 (zhlaví+záhlaví) a TK2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 5x8 hod vč.TV, (dokončovací práce)	25.11.20	5	29.11.20

SK1 (zhlaví+záhlaví) a TK1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 5x8 hod vč.TV, (dokončovací práce), broušení a 3.podbití (kolej č.1 a výh.č.43)	30.11.20	5	4.12.20
<b>Stavební postup č.4</b>	<b>1.3.2021</b>	<b>120</b>	<b>30.6.2021</b>
Viz popis níže.			

**Stavební postup č. 4 :** bude v období březen 2021 provedeno broušení a následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje (3.podbití) rekonstruovaných částí žel.svršku následovně :

- 1) Lichá skupina – broušení a 3.podbití výhybky č.39.
- 2) Sudá skupina – broušení a 3.podbití koleje č.2 a výhybky č.40, 41.

Poznámka : zhotovitel si v průběhu roku 2019-2020 zajistí potřebné výluky žel.provozu stav.postupu 4 na konkrétní termín (předpoklad 4 dny denních výluk 07.00-18.00, dva dny lichá skupina, dva dny sudá skupina) .

V jarním období březen-červen budou provedeny stavební práce na stavbou dotčených stávajících komunikacích přístupových cest, které byly poškozené staveništní dopravou. Případně budou dokončeny práce na biologické rekultivaci stavbou dotčených zemědělských pozemcích.

## B. Koncepce stavebních postupů

Obsahem stavby je rekonstrukce svršku i spodku jednoduchých kolejových spojek tvořených výhybkami číslo 39, 40, 41, 43 v hlavních kolejích na zhlaví č. 2 v ŽST Žďár nad Sázavou a navazujícího traťového oblouku ve směru Sázava u Žďáru. Dále budou provedeny rekonstrukce obou mostovek (snížení mostovky mostu km 86,998 a 87,025) a tím snížení podjezdné výšky za účelem dosažení normové tloušťky šterkového lože) výše uvedených mostů, částečné rozšíření mostovky a zřízení nových říms vč.zábradlí, provedení nového systému vodotěsné izolace. Pro přemístění stávajících a případně nových kabelových tras budou provedeny nové kabelové lávky (musí být zhotoveny před bouráním stávajících mostovek), bude provedena sanace skalního zářezu a sanace a rozšíření náspu železnič.tělesa obsahující zřízení gabionových zdí u paty vysokého náspu plus provedení systému deep soil mixing v úseku km 87,045-87,145. Provedou se úpravy a přeložky kabelových tras u mostů před Žďasem a v úseku km 87,800-88,000 (GSM-R, kabel SEE 6kV a kabel SSZT), úprava kabelu CETIN, bude provedena sanace skalního zářezu a sanace náspu železnič.tělesa.

Dále dojde k výstavbě nového trakčního vedení včetně ukolejnění, práce na optickém kabelu, práce na zabezpečovacím zařízení a provedení potřebných přeložek kabelových tras.

Koncepce stavebních postupů vychází ze skutečnosti, že stavba bude probíhat na dvoukolejně elektrizované trati s přiměřeným dopravním zatížením. Znamená to, že na rekonstruovaném úseku kolejových spojek sázavského zhlaví a části traťového úseku bude v maximální míře zachován alespoň jednokolejný provoz, nickolejný provoz je navržen v rámci postupu 0-3 a to v součtu 133x4 hod (v nočních hodinách, zejména pro zřízení pažení mezi kolejemi v místě mostních objektů, provádění sanace náspu a z důvodu komplikovaného přístupu silniční stavební techniky na místo provádění prací je nezbytné využití sousední provozované koleje k návozu a případně odvozu materiálu – v rámci nočních výluk), práce na trakčním systému – spojky výhybek 39-40 a 41-43.

Realizace stavby je investorem uvažována **od listopadu 2019** vzhledem na nutný čas pro zajištění výrobní dokumentace kabelových lávek včetně její výroby, dále na provedení kácení

v mimovegetačním období. **Hlavní rozsah stavebních prací je navržen na začátek roku 2020 do konce stavební sezóny roku 2020** (dle schváleného harmonogramu výluk). Hlavní stavební práce jsou rozvrženy do přípravné fáze a čtyř stavebních postupů.

**Přípravná fáze** v trvání 100 dnů, která má sloužit zhotoviteli pro zajištění přípravných prací, které jsou nezbytným předpokladem pro hladký začátek stavebních prací. Jde o jak o zajištění objednávek patřičných stavebních materiálů, tak především zajištění výrobní dokumentace kabelových lávek a jejich zadání do výroby (musí být k dispozici na konci pracovního postupu 0), všechny nutné smluvně technické zajištění (zajištění DIO, předání staveniště, apod.), vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby. Provedení kácení dřevin v požadovaném rozsahu, odstranění pařezů. Fáze je bez nároků na výluky. Projektant doporučuje v této fázi (v předstihu) výstavbu retenční systému a přípojky dešťové kanalizace.

**Stavební postup č.0** v trvání 30 dnů je navržen pro přípravné práce, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, zřízení nové lávky pro kabelovové rozvody u 1.koleje vedené souběžně s mostní konstrukcí km 86,998 a u km 87,025 s větším rozpětím pro přeložení kabelových tras (před započítáním bouracích prací na mostovkách – tedy těsně před postupem č.1), provedení přeložek kabelových tras mimo kolejiště, provedení provizorních kabelových tras pro zajištění provozu, výstavbu základových konstrukcí nových podpěr trakčního vedení a zřízení pažení mezi kolejemi č.1, 2 v místech mostních objektů a v ose os kolejí 1-2, v úsecích kde budou zřizovány sanační vrstvy značných tlouštěk. Práce si vyžádají krátkodobé výluky postupně v obou kolejích **15 + 15 dní nepřetržitá výluka** a krátkodobé přerušení provozu pro práce na pažení v ose os v místech mostních objektů a v úseku značného rozsahu sanačních prací na žel.spodku **30x4 hodiny** v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze. Výstavba základů podpěr trakčního vedení předpokládána za pomoci jednoho pracovního vlaku. Stavba gabionových zdí u koleje č.1 je navržena v období prvních dvou týdnů postupu 0 (při výluce kol.č.1) z důvodu přístupu staveništní techniky od mostu km 87,025 dále podél paty náspu (výkop.práce-odvoz). Ve čtvrtém týdnu se provedou přeložky kabelových tras na nové kabelové lávky a přeložky kabelových tras jdoucích od koleje 1 dolů k patě náspu (v cca km 87,045) a současně zde bude zřízena přítěžovací zemní lavice (poté nebude možný přístup od mostu km 87,025 podél paty náspu). Při stavbě gabionů u paty náspu bude jako ochrana stáv.kabelových tras použito silničních panelů položených podél budovaného gabionu pro vytvoření staveništní komunikace šířky 2,5-3,0m ze které budou prováděny výkopy a samotná stavba gabionu. Následně budou panely sejmuty a použity ke zřízení přístupu ke koleji 1 pro stavbu žel.svršku a spodku (v rámci postupu 1). Současně bude na konci postupu 0 zřízena provizorní komunikace pro převedení provozu pod most km 86,998 po dobu bourání mostovky mostu km 87,025 a obdobně bude převeden pěší a silniční provoz pod most km 87,025 při bourání mostovky mostu km 86,998. Bourání bude provedeno v průběhu dvou víkendů za sebou (jeden víkend jeden most a druhý víkend druhý most – na začátku postupu 1). Vzhledem k bouracím pracím na mostovkách, ubourání části prahů pilířů, montáži bednění, osazení a vázání výztuže, betonáži mostovek, zřizování říms apod. bude dopravní provoz pod dotčenými mosty omezen v rozsahu, který je patrný z příloh zprávy POV č.1-6 a uspořádán dle zpracovaného DIO (příloha B.12-6). Podrobnější popis postupu prací na mostech, omezení a uspořádání provozu je také podrobněji popsáno výše v části „2.2.2 Dotčení zájmů společnosti ŽDAS, a.s. a Města Žďár nad Sázavou.“

Po dobu prací na mostech se předpokládá řízení silničního provozu pomocí světelné signalizace (prozatímních semaforů), přenosného dopravního značení a pro pěší bude vyhrazen a fyzicky oddělen bezpečný samostatný koridor. V případě konkrétních stavebně technologických možností a postupů konkrétních zhotovitelů při samotné realizaci stavby se může výše uvedený rozsah změnit, ale neměl by překročit uvedený předpoklad projektanta.

V profesi silnoproud bude nejprve realizována provizorní přeložka kabelu 6kV (před zahájením výstavby základových patek nové kabelové lávky) a po vybudování nové kabelové lávky budou na tuto lávku přeloženy vybrané stávající kabely nn – definitivní kabel 6kV a provizorní kabely nn pro osvětlení a ovládací kabely nn pro DOÚO a realizována bude i přeložka ovládacího kabelu nn pro DOÚO ke kabelové skříni KSUO5, pro zajištění provozu motorového pohonu trakčního odpojovače č.412.

**Stavební postup č.1** představuje práce v koleji č.1. V počáteční fázi bude snesena kolej a výhybka č.37 včetně ŠL pro umožnění započetí prací na mostních objektech, demontáž trakce a dalších zbytných zařízení, ve zbývajícím úseku bude probíhat výstavba stožárů TV ze stávající koleje a práce na odvodnění žel.spodku. Na začátku stav.postupu lze případně dokončit zřízení gabionových zdí u koleje č.1 v úseku cca 87,150-87,300 pokud si zhotovitel zajistí souhlas společnosti Žďas s přístupem staveništní dopravy z plochy parkoviště os.aut u tohoto subjektu (nutno zajistit ochranu kabel.tras siln.panely). Poznámka : s ohledem na 100% využití parkoviště v pracovní dny, je možné uvažovat s variantou přístupu od parkoviště pouze o víkendech! Případně lze práce na gabionech částečně provádět i z koleje č.1. Pro přístup staveništní techniky ke koleji 1 pro stavbu žel.svršku a spodku bude zřízen přístup č.4 k této koleji.

Všeobecně : Bude rekonstruována kolej č.1 včetně příslušných částí mostů, práce na zabezpečovacím zařízení a ostatních vedeních a dokončení prací na novém trakčním systému (montáž stožárů, vodičů). Je navržen v trvání **120 dnů**, v tomto stavebním postupu je navrženo současně i obsazování koleje č.2 pracovním vlakem opakovaně na **50x4 hodiny**. Obsazování provozované koleje bude probíhat v nočních hodinách, během těchto krátkodobých výluk koleje č.2 (určených pro obsluhu stavby v koleji č.1). Provedení systému zlepšení podloží metodou deep soil mixing se uskuteční z úrovně zemní pláně před zřizováním nových vrstev pražc.podloží, příjezd zařízení je uvažován přístupem č.4 a následně po zemní pláni, zázemí zařízení bude na ploše ZS4 (cca 200-250 m<sup>2</sup>). Pro práce v liché skupině kolejí je v rámci projektu upřesněna výluka pro směrové a výškové úpravy koleje a výhybek zhlaví č.2 v rozsahu dle PD.

Pro zajištění přístupu k provedení dilatační spáry mostu (v ose os) km 87,025 bude nutné namísto výhybky č.39 osadit dočasné kolejové pole v délce výhybky. Výhybka č.39 bude vložena až v rámci stavebního postupu č.3.

V rámci tohoto postupu bude realizováno v profesi silnoproud nové osvětlení na stožárech TV u koleje č.1 vč. kabelového přívodu, položen bude kabelový rozvod pro EOv – pro výhybky č.40 a 41 ukončen dočasně v místě budoucího kabelového přechodu ke koleji č.2 a na výhybce č.43 již může být EOv nainstalováno. Nainstalováno může být EOv i na výhybce č.37. Pro výhybku č.39 bude připraven kabelový rozvod. Nový kabelový přívod lze položit i k výhybce č.36. Součástí tohoto postupu bude i nový kabelový rozvod nn pro DOÚO pro trakční odpojovače č. 411 a 23A. Pro ovládání trakčního odpojovače č.412 bude přívodní kabel ukončen u trakčních odpojovačů 411 a 23A.

### **Obecné požadavky na realizaci systému „deep soil mixing“**

Nutné počítat pro práce počet dní :

Zařízení staveniště a transport mechanismů - počítat 2 dny před realizací pro každou kolej.

Počet realizačních dní 38 dní (cca 130 m/den) (tj. 19 dní na každou kolej).

Plocha pro zařízení staveniště cca 200-250 m<sup>2</sup> s příjezdem pro cisterny na cement a návěsů pro transport mechanismů.



Ve **stavebním postupu č.2** představuje práce v koleji č.2. V počáteční fázi bude snesena kolej a výhybka č.38 včetně ŠL pro umožnění započetí prací na mostních objektech, demontáž trakce a dalších zbytných zařízení, ve zbývajícím úseku bude probíhat výstavba stožárů TV a práce na odvodnění žel.spodku. Na začátku staveb.postupu bude provedeno zřízení gabionových zdí u koleje č.2. Přístup a prac.činnost stav.techniky bude po probíhat po stávající účelové komunikaci (od areálu spol.Colas až po její konec u zahrádkářské kolonii) a následně v pruhu zeleně u paty náspu, kde pro zajištění zpevnění podél zřizovaného gabionu se zřídí dočasná panelová komunikace na podsypu ze šterkodrti (ihned po ukončení prací bude povrch uveden do původního stavu). Následně budou panely demontovány a využity pro zřízení přístupu č.5 (po přístup ke snesené koleji č.2).

Všeobecně : Bude rekonstruována kolej č.2 včetně příslušných částí mostů, práce na zabezpečovacím zařízení a ostatních vedeních a dokončení prací na novém trakčním systému (montáž stožárů, vodičů). Je navržen v trvání **120 dnů**, v tomto stavebním postupu je navrženo současně i obsazování koleje č.1 pracovním vlakem opakovaně na **50x4 hodiny**. Obsazování provozované koleje bude probíhat v nočních hodinách, během těchto krátkodobých výluk koleje č.1 (určených pro obsluhu stavby v koleji č.2).

Provedení systému zlepšení podloží metodou deep soil mixing se uskuteční z úrovně zemní pláně před zřizováním nových vrstev pražc.podloží, příjezd zařízení je uvažován přístupem č.5 a následně po zemní pláni, zázemí zařízení bude na ploše ZS5 (cca 200-250 m<sup>2</sup>). Pro práce v sudé skupině kolejí je v rámci projektu upřesněna výluka pro směrové a výškové úpravy koleje a výhybek zhlaví č.2 v rozsahu dle PD.

V rámci tohoto postupu bude realizováno v profesi silnoproud dokončení kabelového rozvodu pro EOv na výhybkách č.40 a 41 a na těchto výhybkách bude nainstalováno EOv. Nainstalováno může být EOv i na výhybce č.38. Součástí tohoto postupu bude i dokončení kabelového rozvodu pro DOÚO – napojení motorového pohonu trakčního odpojovače č.412.

### **Stavební postup č. 3 (dokončovací práce, přezkoušení, předání apod.)**

Nejdříve 10 dnů nepřetržitá výluka SK1 (zhlaví a záhlaví) a TK1 Žďár nad Sázavou - Sázava u Žďáru pro demontáž provizorního kolejového pole (náhrada za výhybku č.39), pokládka výhybky č.39. Ke konci trvání výluky poslední 3 dny noční výluka sudé skupiny pro zřízení TV nad spojkou výhybek č.39-40.

Kolejová a napěťová denní výluka 5x8 hod pro SK1 (zhlaví a záhlaví) a TK1 Žďár nad Sázavou - Sázava u Žďáru a následně ve stejném rozsahu pro kolej č.2. V těchto výlukách bude provedeno broušení a následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje (3.podbití) rekonstruované koleje č.1 a výhybky č.43.

V rámci tohoto postupu bude realizováno v profesi silnoproud dokončení kabelového rozvodu pro EOv na výhybce č.39 a na této výhybce bude nainstalováno EOv.

### **Stavební postup č. 4 (dokončovací práce na žel.svršku, jaro 2021)**

V období březen 2021 bude provedeno broušení a následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje (3.podbití) koleje č.2 a výhybek č.40,41. V liché skupině se provedou tyto práce na výhybce č.39.

Třetí směrová a výšková úprava části staničních a traťových kolejí č.1 a 2 v úseku Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru, včetně sázavského zhlaví. Provedení broušení kolejí. V období duben – červen 2021 se zřídí nové živičné vrstvy na stávajících komunikacích přístupových cest na stavbu poškozené staveništní dopravou. Případně budou dokončeny práce na biologické rekultivaci stavbou dotčených zemědělských pozemcích.

## C. Stavební postupy

### **Stavební postup č. 0** (v období od 19.02.2020-19.03.2020)

(Přípravné práce, odstranění stávající a zřízení nových kabelových lávek, přeložky resp.přemístění kabelových tras (silové, sdělovací a zabezpečovacího zařízení), základy sloupů trakčního vedení, zřízení provizorní komunikace pro převedení dopravy pod most km 86,998 a zázemí stavby, atd.)

#### **1. Rozsah prací**

- a) Provádění přípravných prací, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí dotčených stavbou.
- b) Přemístění kabelů ze stávající kabelové lávky u 1.koleje na konstrukci mostu km 86,998)
- c) Demontáž stáv.lávky a zřízení základové konstrukce nové kabelové lávky a lávky samotné (větší rozpětí) u mostu km 86,998 vně kol.č.1. Zřízení nové kabelové lávky u mostu km 87,025 vně kol.č.1.
- d) Přeložení kabelových tras na nové kabelové lávky (viz bod c), následně je možné začít s bouráním mostní konstrukce (viz postup 1,2). Přeložky a úpravy stáv.kabelových tras před viaduktem km 88,069, tzn.přeložka trasy 6kV v délce cca 115m (příčný přechod pod kolejemi a vedeno u kol.č.2), úprava trasy zab.zař. v délce cca 115m u kol.č.1, úprava trasy GSM a opt.kabelu v délce cca 215m.
- e) Zřízení nových trakčních podpěr (základové konstrukce) v rozsahu dle projektu, nejprve v koleji č.1, následně v koleji č.2.
- f) Zřízení dočasné komunikace (v pásu zeleně mezi místní komunikací ul.Strojírenská a komunikací souběžnou pro pěší) převádějící dopravu do prostoru průjezdného profilu pod most km 86,998 (zde bude společně veden provoz pěších a dopravy ve fyzicky oddělených koridorech při realizaci prac.postupu č.1,2 – viz popis výše) pro přístup k areálu spol.ŽĐAS. Zřízení zpevněných ploch u mostů km 86,998 a km 87,025.
- g) Provedení provizorních kabelových tras resp. vymístění stávajících tras mimo kolejiště, provedení přeložek.
- h) Zřízení pažicích stěn mezi kolejemi č.1, 2 v místě mostních objektů (km 86,998 a km 87,025) a v úseku rekonstrukce pražc.podloží v rozsahu dle projektu, práce v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze.
- i) Práce na zabezpečovacím zařízení, práce na zřízení odvodnění (příkop.zídky, příkop.tvárnice a trativody) ze stáv.koleje č.1.
- j) Zřízení ochranného bednění pro bourací práce na mostní konstrukci km 86,998 a km 87,025.
- k) Realizace provizorní přeložky kabelu 6kV (před zahájením výstavby základových patek nové kabelové lávky) a po vybudování nové kabelové lávky definitivní přeložka kabelu 6kV a přeložka vybraných stávajících kabelů nn - provizorní kabely nn pro osvětlení a ovládací kabely nn pro DOÚO. Realizace přeložky ovládacího kabelu nn pro DOÚO ke kabelové skříni KSUO5, pro zajištění provozu motorového pohonu trakčního odpojovače č.412. Dále instalace rozvaděče REOV2 a zajištění jeho napájení ze stávajícího rozvaděče RM2.

#### **2. Délka stavebního postupu**

30 dnů

#### **3. Vyloučené koleje**

- a) Pro práce dle bodu 1c), 1e) výluka části staniční koleje (od km 86,940) a traťové koleje č.1 a v úseku Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 15x12 hodin, následně v obdobném rozsahu výluka koleje č.2 na 15x12 hodin.

- b) Pro práce dle bodu 1h) výluky části staniční koleje 1,2 (od km 86,940) a traťové koleje č.1,2 a v úseku Žďár n.S.-Sázava u Žďáru 30x4 hod (práce v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze).

#### 4. Vypnutí trakčního vedení

- a) Pro práce dle bodu 1e) vypnutí TV části staniční koleje (od km 86,940) a traťové koleje č.1 a v úseku Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 15x12 hodin, následně v obdobném rozsahu výluky koleje č.2 na 15x12 hodin.
- b) Pro práce dle bodu 1h) vypnutí TV části staniční koleje (od km 86,940) a traťové koleje č.1,2 v úseku Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 30x4 hodin (práce v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze).
- c) Při pracích v záhlaví stanic bude vypnuto TV liché nebo sudé kolejové skupiny.

#### 5. Odstavení mechanismů a rušení provozu

**ŽST Žďár nad Sázavou, po dohodě s přednostou stanice.**

#### 6. Přístup ke staveništi

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

#### 7. Činnost zabezpečovacího zařízení

Stávající staniční a traťové zabezpečovací zařízení v normálním provozu.

#### 8. Omezení rychlosti

Rychlost vlaků omezena v místě provádění prací na  $V = \max 50 \text{ km/h}$

#### 9. Jízdy vlaků

- a) Při výluce traťové koleje č.1 dle bodu 3a) pojedou vlaky mezi stanicemi Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru obousměrně po traťové koleji č.2. Při výluce traťové koleje č.2 dle bodu 3a) pojedou vlaky mezi stanicemi Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru obousměrně po traťové koleji č.1.
- b) Při výluce dle bodu 3b) bude doprava vlaků mezi stanicemi Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru zastavena.

### **Stavební postup č. 1** (v období od 20.03.2020 do 17.07.2020)

(Práce v koleji č.1 v prostoru ŽST Žďár nad Sázavou od km 86,940 včetně části mezistaničního úseku Žďár n.S.-Sázava u Žďáru)

#### 1. Rozsah prací

- a) Práce v prvním až druhém týdnu výluky (ze stáv.koleje v záhlaví) :  
Práce na trakčním vedení – montáž nových trakčních stožárů. Současně bude na začátku výluky provedena demontáž koleje a výhybky č.37 vč.ŠL v prostoru mostů km 86,998 a km 87,025. Práce na zřízení gabionové zdi u paty náspu.  
Práce na zřízení odvodnění (příkop.zídky a trativody atd).
- b) Případné dokončení pažení v ose os pomocnou konstrukcí a táhel vně tratě. Případné zásobování stavby bude probíhat po koleji č.2, která bude k tomuto účelu krátkodobě obsazována pracovním vlakem.
- c) Snesení zbývajících úseku rekonstruované koleje až po km 88,015 a odtěžení stávajícího šterkového lože a železničního spodku. Zřízení nového železničního spodku včetně úpravy zemní pláně dle projektu a odvodnění, pokládka železničního svršku (mimo výhybky č. 39 v prostoru mostů – bude zde zřízeno **provizorní kolejové pole** v ose koleje č.1 na délku nové výhybky).
- d) Práce na mostních objektech  
SO 01-19-01 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční most v km 86,998

SO 02-19-01 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční most v km 87,025

- **5 dní** na bourací práce (provedeno v průběhu dvou za sebou jdoucích víkendů, vždy kompletní uzavírka konkrétního mostu)
- **0,5 dne** při odstraňování ocelových nosníků (tj. jeřábem z vyloučené koleje), bude třeba odtah trakce v sousední koleji
- **1,0 dne** při osazování nových ocelových nosníků (tj. jeřábem z koleje), bude třeba odtah trakce v provozované koleji
- celkově je třeba počítat s výlukou koleje v trvání **12 týdnů**

Poznámka : Stavební práce na mostech je nutno rozdělit na takové, při kterých bude umožněn provoz v omezeném rozsahu z důvodu provádění prací, nebo nutnosti umístění pracovních lešení a konstrukcí apod. a na takové, při kterých bude pod konkrétním mostem zcela vyloučen veřejný provoz (bourání mostovky, osazení ocel.nosníků). Pro oddělení siln.dopravy od pěšího provozu budou na linii dotyku pěší/siln.provoz umístěna betonová svodidla délky min.2,0m a výšky min.0,5m. Mezera mezi jednotlivými beton.svodidly budou max.2,0m. Řízení dopravy a dopravně inženýrská opatření jsou patrná z přílohy B.12-6.

*Omezený provoz pod mostem km 86,998 :*

Pěší provoz pod mostní konstrukcí bude umožněn v prostorově omezeném rozsahu a to ve světélce šířce min.4x0,75= 3,0m (plus 2x0,25m bezpečnostní pruh) a výšce min.2,50m (jedná se o most blíže k ŽST). Umístění minim.průchozího koridoru se bude měnit v závislosti na právě probíhající stavební činnosti. Bude dočasně snížena podjezdná výška na hodnotu 3,90m (dopr.značka B16 – viz DIO). Viz příloha zprávy č. 5.

*Úplná uzavírka provozu pod mostem km 86,998 :*

Pěší provoz bude převeden samostatným koridorem po stávajících zpevněných plochách nebo po provizorně zřízených pod most km 87,025. Trasa pro pěší bude vymezena dočasným zábradlím a v místě souběhu trasy se silničním provozem budou pěší odděleni od tohoto provozu stavebně technicky (betonová svodidla). Viz příloha této zprávy č.2,4.

*Omezený provoz pod mostem km 87,025 :*

Silniční provoz pod mostní konstrukcí bude umožněn v prostorově omezeném rozsahu a to v pruhu o světélce šířce min.3,50 m (jízdní pruh š.3,0m a 2\*0,25m bezpečnostní pruh) a dočasně snížené podjezdné výšce 3,90m (dopr.značka B16 – viz DIO) – při instalování bednění říms (jedná se o vzdálenější most od ŽST). Vzhledem k lokálnímu zúžení komunikace pod mostní konstrukcí, bude provoz řízen střídavě pomocí světelného signalizačního zařízení (dočasných semaforů). Frekvence výměny směrů (světelné signalizace) bude podřízena frekvencím příjezdu/odjezdu zaměstnanců před započítáním a ukončením pracovní doby na základě dohody a koordinace s největším zaměstnavatelem v cílové lokalitě (společnost Žďas a.s.). V případě potřeby budou vyčleněni pracovníci zhotovitele stavby, kteří budou zajišťovat plynulost provozu ve špičkách provozu dle konkrétní dopravní situace. Podrobněji popsáno také v části 2.2.2. Viz příloha této zprávy č.6.

*Úplná uzavírka provozu pod mostem km 87,025 :*

Silniční provoz bude převeden samostatným koridorem po stávajících zpevněných plochách nebo po provizorně zřízených pod most km 86,998 (stáv.pěší komunikace). Trasa bude stavebně zpevněna a to pomocí silničních panelů a provedení případných dobetonávek nebo pomocí dočasného zpevnění živičným povrchem či válcovanou šterkodrtí frakce 0-32mm.

Trasa pro pěší bude v místě souběhu s dočasně převáděným silničním provozem fyzicky oddělena od pěších stavebně technicky (betonová svodidla, max.mezera mezi svodidly tvořící linii na délku svodidla). Maximální tonáž vozidel 5 tun. Viz příloha této zprávy č.1,3.

Po realizaci stavby budou dotčené pozemky uvedeny do původního stavu resp.upraveny na náklady zhotovitele stavby.

- e) Zřízení betonových pochůzných žlabů a provedení nových kabelových tras.
- f) Práce na zabezpečovacím zařízení: Demontáž venkovních prvků zab. zař. v koleji č.1 – demontáže stykových traf včetně propojek, demontáže návěstidel včetně ukolejnění a základů. Odpojení kabelů demontovaných prvků na svorkovnicích v PSK skříních. (PSK skříně jinak ponechány ve stávajícím stavu. V přílehlých žst. označení výluky na řídicím pultu, v SÚ odpojení reléové části).
- g) Po ukončení prací na mostech bude zřízena zesílená konstrukce pražc.podloží, zřízeno šterkové lože a provede se pokládka železničního svršku – provizorního kolej.pole namísto výhybky č.39, výhybka č.37 bude vložena zpět.
- h) Nové TV vedení a ukolejnění. Instalace výstroje trati, zřízení bezstykové koleje, zprovoznění koleje.
- i) Instalace nového osvětlení na stožárech TV u koleje č.1 vč. kabelového přívodu, položení kabelového rozvodu pro EOv – pro výhybky č.40 a 41 bude tento rozvod ukončen dočasně v místě budoucího kabelového přechodu ke koleji č.2 a na výhybce č.43 bude EOv nainstalováno. Nainstalováno bude EOv i na výhybce č.37. Pro výhybku č.39 bude připraven kabelový rozvod. Nový kabelový přívod lze bude položen i k výhybce č.36. Součástí tohoto postupu bude i nový kabelový rozvod nn pro DOÚO pro trakční odpojovače č. 411 a 23A. Pro ovládání trakčního odpojovače č.412 bude přírodní kabel ukončen u trakčních odpojovačů 411 a 23A.

## **2. Délka stavebního postupu**

120 dnů

## **3. Vyloučené koleje**

- a) Část staniční a traťová kolej č.2 v úseku Žďár n.S. – Sázava u Žďáru krátkodobá výluka na 50x4 hod (obsazování koleje č.2 pracovním vlakem pro zásobování stavby poloviny mostů pod koleji č.1, práce v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze).
- b) Část staniční a traťové koleje č.1 v úseku Žďár n.S. – Sázava u Žďáru nepřetržitě na 120 dnů pro práce dle bodů 1a) až 1h): Současně bude v rámci realizace zlepšení podloží (deep soil mixing“ v koleji č.1 nutná napěťová výluka kol.č.2 na 19x12 hod (nezávislé lokomotivy) pro část staniční a traťové koleje.

## **4. Vypnutí trakčního vedení**

- a) Vypnutí TV traťové koleje č.1 v úseku Žďár n.S. – Sázava u Žďáru nepřetržitě na 120 dnů, pro práce dle bodů 1a) až 1h), současně opakovaná vypnutí TV v koleji č.2 na 50x4 hod.
- b) Při pracích v záhlaví stanic bude vypnuto TV liché nebo sudé kolejové skupiny.

## **5. Odstavení mechanismů a rušení provozu**

**ŽST Žďár nad Sázavou a v ŽST Sázava u Žďáru po dohodě s přednostou stanice.**

## **6. Přístup ke staveništi**

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

## **7. Činnost zabezpečovacího zařízení:**

Během SP1 bude výluka autobloku v TK1 a vyloučeno zhlaví SK liché skupiny. Ve stanici v provozu RZZ, na trati v provozu TZZ-autoblok jen v TK2. Výhybky č. 40 a 41 budou uzamčeny do přímého směru a budou mít zajištěné dohledy polohy jazyků prostřednictvím EMP.

Po splnění bodu 1h) – situování návěstidel, umístění na základy, připojení na novou kabelizaci, připojení nových stykových traf vůči novým izolovaným stykům, připojení na kabelizaci.

## 8. Omezení rychlosti

Rychlost vlaků omezena v místě provádění prací na  $V=\max 50 \text{ km/h}$ .

## 9. Jízdy vlaků

- Při výluce traťové koleje č.1 pojedou vlaky mezi stanicemi Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru obousměrně po traťové koleji č.2.
- Při výluce obou traťových kolejí doprava vlaků zastavena.

## Stavební postup č. 2 (v období od 18.07.2020 do 14.11.2020)

(Práce v koleji č.2 v prostoru ŽST Žďár nad Sázavou od km 86,940 včetně části mezistaničního úseku Žďár n.S.-Sázava u Žďáru)

### 1. Rozsah prací

- Práce v prvním až druhém týdnu výluky (ze stáv.koleje v záhlaví) :  
Práce na trakčním vedení – montáž nových trakčních stožárů. Současně bude na začátku výluky provedena demontáž koleje a výhybky č.38 vč.ŠL v prostoru mostů km 86,998 a km 87,025. Práce na zřízení gabionové zdi u paty náspu kol.č.2.  
Práce na zřízení odvodnění (příkop.zídky a trativody atd).  
Práce na SO 01-16-02 Sanace skalního zářezu – odtěžování horniny z koleje, odvoz materiálu.
- Snesení stávajícího závěsného optického kabelu u koleje č.2.
- Případné zásobování stavby bude probíhat po koleji č.1, která bude k tomuto účelu krátkodobě obsazována pracovním vlakem.
- Snesení zbývajících úseku rekonstruované koleje až po km 88,015 a odtěžení stávajícího šterkového lože a železničního spodku. Zřízení nového železničního spodku včetně úpravy zemní plně dle projektu a odvodnění, pokládka železničního svršku (mimo výhybek v prostoru mostů).
- Práce na mostních objektech  
SO 01-19-01 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční most v km 86,998  
SO 02-19-01 Žst. Žďár nad Sázavou, železniční most v km 87,025  
- **5 dní** na bourací práce (provedeno v průběhu dvou za sebou jdoucích víkendů, vždy kompletní uzavírka konkrétního mostu)  
- **0,5 dne** při odstraňování ocelových nosníků (tj. jeřábem z vyloučené koleje), bude třeba odtah trakce v sousední koleji  
- **1,0 dne** při osazování nových ocelových nosníků (tj. jeřábem z koleje), bude třeba odtah trakce v provozované koleji  
- celkově je třeba počítat s výlukou koleje v trvání **12 týdnů**  
- Poznámka : viz poznámka a doplňující popis uvedený v postupu č.1 - platí i pro postup č.2.
- Zřízení nových kabelových tras.
- Práce na zabezpečovacím zařízení: Demontáž venkovních prvků zab. zař. v koleji č.2 – demontáže stykových traf včetně propojek, demontáže návěstidel včetně ukolejnění a

základů. Odpojení kabelů demontovaných prvků na svorkovnicích v PSK skříních. (PSK skříně jinak ponechány ve stávajícím stavu. V přilehlých žst. označení výluky na řídicím pultu, v SÚ odpojení reléové části).

- h) Po ukončení prací na mostech bude zřízena zesílená konstrukce pražc.podloží, zřízeno šterkové lože a provede se pokládka železničního svršku – kolej.pole mezi začátkem výhybky č.38 a koncem výhybky č.40, výhybka č.37 bude vložena zpět.
- i) Dokončovací práce na sanaci skalního zářezu (SO 01-16-02), sanace a rozšíření náspu (SO 01-16-03).
- j) Nové TV vedení a ukolejnění. Instalace výstroje trati, zřízení bezстыkové koleje, zprovoznění koleje.
- k) Dokončení kabelového rozvodu pro EOv na výhybkách č.40 a 41 a instalace EOv na těchto výhybkách. Instalace EOv na výhybce č.38. Dokončení kabelového rozvodu pro DOÚO – napojení motorového pohonu trakčního odpojovače č.412.

## **2. Délka stavebního postupu**

120 dnů

## **3. Vyloučené koleje**

- a) Část staniční a traťová kolej č.1 v úseku Žďár n.S. – Sázava u Žďáru krátkodobá výluka na 50x4 hod (obsazování koleje č.1 pracovním vlakem pro zásobování stavby poloviny mostů pod koleji č.2, práce v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze).
- b) Část staniční a traťová kolej č.2 v úseku Žďár n.S. – Sázava u Žďáru nepřetržitě na 120 dnů pro práce dle bodů 1a) až 1h). Současně bude v rámci realizace zlepšení podloží (deep soil mixing“ v koleji č.2 nutná napěťová výluka kol.č.1 na 19x12 hod (nezávislé lokomotivy) pro část staniční a traťové koleje.

## **4. Vypnutí trakčního vedení**

- a) Vypnutí TV traťové koleje č.2 v úseku Žďár n.S. – Sázava u Žďáru nepřetržitě na 99 dnů, pro práce dle bodů 1a) až 1j), současně opakovaná vypnutí TV v koleji č.1 na (7+6)x3 hod.
- b) Při pracích v záhlaví stanic bude vypnuto TV liché nebo sudé kolejové skupiny.

## **5. Odstavení mechanismů a rušení provozu**

**ŽST Žďár nad Sázavou a v ŽST Sázava u Žďáru po dohodě s přednostou stanice.**

### **6. Přístup ke staveništi**

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

## **7. Činnost zabezpečovacího zařízení**

Během SP2 bude výluka autobloku v TK2 a vyloučeno zhlaví SK sudé skupiny. Ve stanici v provozu RZZ, na trati v provozu TZZ-autoblok jen v TK1. Výhybka č. 43 bude uzamčena do přímého směru a bude mít zajištěné dohledy polohy jazyků prostřednictvím EMP.

Po splnění bodu 1j) – situování návěstidel, umístění na základy, připojení na novou kabelizaci, připojení nových stykových traf vůči novým izolovaným stykům, připojení na kabelizaci.

## **8. Omezení rychlosti**

Rychlost vlaků omezena v místě provádění prací na  $V=\max 50 \text{ km/h}$ .

## **9. Jízdy vlaků**

- a) Při výluce traťové koleje č.2 pojedou vlaky mezi stanicemi Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru obousměrně po traťové koleji č.1.
- b) Při výluce obou traťových kolejí doprava vlaků zastavena.

### **Stavební postup č. 3** (v období od 15.11.2020 do 04.12.2020, dle aktuálního stavu počasí)

Pokládka výhybky č.39, zřízení TV nad spojkou výhybek č.39-40, dokončovací práce, přejímky a přezkoušení atd.

#### **1. Rozsah prací**

- a) Pokládka výhybky č.39
- b) Zřízení TV na spojkou výhybek č.39-40
- c) Úprava zabezpeč.zařízení
- d) Dokončovací práce, zkoušení a přejímky zařízení, atd.
- e) Dokončení kabelového rozvodu pro EOv na výhybce č.39 a instalace EOv na této výhybce.

#### **2. Délka stavebního postupu**

10+10 dnů

#### **3. Vyloučené koleje**

- a) SK1 (zhlaví a záhlaví), TK1 v úseku Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru na 10x8 hodin.
- b) Následně obdobně SK2 a TK2 v úseku Sázava u Žďáru - Žďár nad Sázavou na 10x8 hodin.

#### **4. Vypnutí trakčního vedení**

V rozsahu dle harmonogramu – viz výše.

#### **5. Odstavení mechanismů a rušení provozu**

**Žďár nad Sázavou na manipulačních kolejích, po dohodě s přednostou stanice.**

#### **6. Přístup ke staveništi**

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

#### **7. Činnost zabezpečovacího zařízení**

Provoz na trati bez výluky, ve stanici bude vyloučeno zhlaví SK liché skupiny. Ve stanici v provozu RZZ, na trati v provozu TZZ-autoblok v obou TK. Výhybka č. 40 bude uzamčena do přímého směru a bude mít zajištěné dohledy polohy jazyků prostřednictvím EMP. Spojka 41/43 bude v provozu a ovládaná EMP.

Po dokončení SP3, tj. vložení a zabezpečení výhybky č.39 bude obnovena původní činnost RZZ a v kolejích 1 a 2 bude v činnosti stávající TZZ.

#### **8. Omezení rychlosti**

Rychlost vlaků omezena pouze v místě provádění prací na  $V=\max 50$  km/h, úseky s touto omezenou rychlostí (resp. pracovní místa) provedeny tak, aby rychlost 50 km/h nebyla v celém traťovém úseku.

#### **9. Jízdy vlaků**

- a) Při výluce traťové koleje č.1 dle bodu 3a) pojedou vlaky mezi stanicemi Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru obousměrně po traťové koleji č.2.
- b) Při výluce traťové koleje č.2 dle bodu 3b) pojedou vlaky mezi stanicemi Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru obousměrně po traťové koleji č.1.

#### **10. Dopravní opatření**

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebo 3b) bude určující propustná výkonnost jednokolejného úseku při správné činnosti obousměrného autobloku, což je podmínkou povolení výluky. Zahájení výluky se navrhuje v 7:00 hod, ukončení 15:00 hod-bráno podle jízdního řádu 2018.

**Stavební postup č. 4** (v období od 1.3.2021 do 30.6.2021 – viz popis výše, níže je uveden předpoklad výluk, ale je nutno ho upravit - rozdělit do prací v liché skupině na konci r.2020 a na práce v sudé skupině na jaře 2021)



(Třetí směrová a výšková úprava v části staničních a traťových koleji č.1 a 2 v úseku Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru, sázavské zhlaví)

**1. Rozsah prací**

a) Třetí směrová a výšková úprava a broušení v koleji č.1 a následně v koleji č.2. Broušení kolejí.

**2. Délka stavebního postupu**

4 dnů

**3. Vyloučené koleje**

a) Traťová kolej č.1 v úseku Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru na 2xN.

b) Následně traťová kolej č.2 v úseku Sázava u Žďáru - Žďár nad Sázavou na 2xN.

**4. Vypnutí trakčního vedení**

--

**5. Odstavení mechanismů a rušení provozu**

**Žďár nad Sázavou na manipulačních kolejích, po dohodě s přednostou stanice.**

**6. Přístup ke staveništi**

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

**7. Činnost zabezpečovacího zařízení**

V kolejích 1 a 2 v činnosti nové TZZ.

**8. Omezení rychlosti**

Rychlost vlaků omezena pouze v místě provádění prací na  $V=\max 50$  km/h, úseky s touto omezenou rychlostí (resp. pracovní místa) provedeny tak, aby rychlost 50 km/h nebyla v celém traťovém úseku.

**9. Jízdy vlaků**

a) Při výluce traťové koleje č.1 dle bodu 3a) pojedou vlaky mezi stanicemi Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru obousměrně po traťové koleji č.2.

b) Při výluce traťové koleje č.2 dle bodu 3b) pojedou vlaky mezi stanicemi Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru obousměrně po traťové koleji č.1.

**10. Dopravní opatření**

a) Při výluce dle bodu 3a) nebo 3b) bude určující propustná výkonnost jednokolejného úseku při správné činnosti obousměrného autobloku, což je podmínkou povolení výluky. Zahájení výluky liché skupiny se navrhuje v 7:00 hod (první den), ukončení 18:00 hod (druhý den). Obdobně výluka sudé skupiny.

**DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ:**

Vyjimka § 31 (Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů)

- V noční době (tj. mezi 22:00 až 6:00), je předpokládána stavební činnost a proto projektant doporučuje, aby zhotovitel stavby požádal o časově omezenou výjimku ve smyslu § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. v platném znění Krajskou hygienickou stanicí kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, oblastní pracoviště Žďár nad Sázavou.

- V ranních a večerních hodinách (tj. od 6:00 do 7:00 a od 21:00 do 22:00) pokud bude provoz stavební dopravy a hlučných stavebních mechanismů (buldozery, nakladače), projektant doporučuje, aby zhotovitel stavby požádal o časově omezenou výjimku ve smyslu § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. v platném znění Krajskou hygienickou stanicí kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, oblastní pracoviště Žďár nad Sázavou.

Zde se bude jednat např. o práce spojené s prováděním pažení v ose os kolejí (tzn. v ose mezi kolejí č.1 a 2), které bude sloužit pro realizace prací na železničních mostech a pro možné provedení rekonstrukce pražcového podloží. Tyto práce mohou být prováděny pouze při současně vypnutém trakčním systému (trolejový drát) jak koleje č.1, tak i č.2. Toto je vzhledem k nutnosti zajištění dopravní obslužnosti možné pouze v noční době při tzv. nickolejním provozu !

**Noční výluky** budou využívány především pro návoz nového materiálu sanačních vrstev (sypání štěrkodrtí) – sypání z provozované do rekonstruované koleje. Předpoklad 1 vlaková souprava/noc. Dále bude noční výluku sloužit pro zřízení pažení v ose os v místech provádění sanace železn.spodku a v prostoru mostů (zajištění statické stability provozované koleje). V případě, že zhotovitel využije pro přepravu vytěženého nevhodného materiálu žel.spodku železnici (noční bagrování materiálu žel.spodku do vagonů na provozované koleji) musí splnit hygienické limity. Jiné práce se nepředpokládají. Denní výluky budou využívány pro všechny ostatní stavební práce. Při provádění stavebních prací je zhotovitel povinen u nejbližších chráněných venkovních prostorů či chráněných venkovních prostorů staveb dodržet hygienické limity hluku a vibrací, které jsou stanoveny v nařízení vlády 272/2011 Sb.o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

#### **Požadavek na zhotovitele stavby :**

- 1.) Zajištění aktualizace hlukové studie vypracované k oznámení záměru v rámci zjišťovacího řízení (dle 100/2001 Sb.) nebo bude zpracována nová hluková studie na základě konkrétně použité technologie zhotovitele stavby vybraného v rámci výběrového řízení
- 2.) Vypracování a podání žádosti na KHS, pracoviště Žďár nad Sázavou o výjimku dle § 31 (Zákon č. 258/2000 Sb.), která bude vycházet z aktualizované nebo nové hlukové studie. Jedná se o vydání časově omezeného povolení zdroje hluku při provádění prací v noční, popřípadě i v denní době.
- 3.) Zhotovitel stavby (provozovatel recyklace) před započítím fungování recyklace (recyklační linky) požádá KHS, pracoviště Žďár nad Sázavou o povolení k použití mobilního recyklačního zařízení.
- 4.) Zajistí provedení ověření skutečného hlukového zatížení v blízkosti stavby po její realizaci a to při zkušebním provozu měření hluku z provozu žel.trati.
- 5.) Zhotovitel zažádá orgán kraje v přenesené působnosti o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., a to s ohledem na výskyt otakárka ovocného (*Iphiclidea podalirius*) – viz část B.3 Vliv stavby na životní prostředí , podcelek přírodovědný průzkum (Ing. B. Jelínek, Ph.D.).

Provozovatel mobilní recyklační linky doloží do výběrového řízení platný souhlas od příslušného krajského úřadu dle zákona 185/2001 Sb. o odpadech ve znění pozdějších předpisů, k provozování linky.

**Posouzení opatření pro výluku kolejí a TV v ŽST Žďár nad Sázavou a kolizí vlaků osobní dopravy v traťovém úseku Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru.**

## Úvod.

V úvodu jsou uvedeny situace a návrh nutných opatření u jednotlivých stavebních postupů.

### Návrh opatření pro výluky sázavského zhlaví 1. SK + výhybky 37, 39, 43 + 1. TK Sázava u Žďáru – Žďár nad Sázavou:

ŽST Žďár nad Sázavou:

- Po dobu výluky nebude možné objíždění končících vlaků ve směru od Brna na liché skupině kolejí – končící osobní vlaky ve směru od Brna budou vedeny na kolej č. 1 příp. č. 5
- Trakční vedení liché skupiny bude upraveno vložení děličů do koleje č. 1 a č. 5, pro jízdu od Brna na lichou skupinu kolejí nebude nutno použít hnací vozidlo nezávislé trakce.
- Pro vlaky se soupravou bez řídicího vozu ze směru od Brna (kde je nutnost objíždění hnacího vozidla), bude nutné v předchozí stanici provést přestup do náhradní soupravy bez nutnosti objíždění v ŽST Žďár nad Sázavou (např. řada 810).
- Pro zajištění přístavby vozů na vlečku Ždas a.s. ponechte volnou kolej č. 13.

Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru:

Vlaky budou obousměrně vedeny po 2. traťové koleji, kolize vlaků osobní dopravy a návrh opatření je uveden v tabulce dále.

### Návrh opatření pro výluky sázavského zhlaví 2. SK + výhybky 38, 40, 41 + 2. TK Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru:

Žďár nad Sázavou:

- Po dobu výluky nebude možné objíždění končících vlaků ve směru od Brna na sudé skupině kolejí – končící osobní vlaky ve směru od Brna budou vedeny na kolej č. 4
- Trakční vedení 2. koleje a přilehlého zhlaví nebude pod napětím, TV 4. koleje bude pod napětím (samostatná sekce).
- Pro vjezd a odjezd vlaku s vozidlem elektrické trakce na sudou skupinu kolejí bude nutno přijmout opatření, případně bude nutno použít hnací vozidlo nezávislé trakce.
- Pro vlaky se soupravou bez řídicího vozu ze směru od Brna (kde je nutnost objíždění hnacího vozidla), bude nutné v předchozí stanici provést přestup do náhradní soupravy bez nutnosti objíždění v ŽST Žďár nad Sázavou (např. řada 810).
- Pro zajištění přístavby vozů na koleje č. 10, 12, 14 ponechte volnou kolej č. 8, 8b.

Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru:

Vlaky budou obousměrně vedeny po 1. traťové koleji, kolize vlaků osobní dopravy a návrh opatření je uveden v tabulce dále.

### Návrh opatření pro výluky napájení 6kV a pro výluky TZZ v úseku Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru:

- Jízda v mezistaničním oddílu Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru, zabezpečení jízdy vlaků telefonickým dorozumíváním.
- Prodloužení časů pro odjezd následného vlaku do uvedeného mezistaničního úseku.
- Obsazení stanice Žďár nad Sázavou a stanice Sázava u Žďáru dopravním zaměstnancem pro zjišťování skutečnosti, že vlak dojel celý a zjišťování volnosti vlakové cesty v případě vypnutí vnějších prvků SZZ.

- Zneplatnění oddílových návěstidel autobloku Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru v obou směrech v případě vypnutého TZZ.

### **Stavební postup SP0**

**SP0/a\_** SK2 (zhlaví+záhlaví) a TK2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 15x4 hod vč.TV, pro pažení v ose os v místech mostních objektů a koleje v ose os v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu, v rámci výluk TV příprava prov. kabelových tras zab. zař. a zřízení protlaku

- Výluky v souběhu 1. + 2. traťová kolej Žďár n.S.-Sázava u Žďáru
- opakovaně v době sníženého provozu – **zastavený provoz v úseku Žďár nad Sáz. – Sázava u Žďáru**
- konání výluk v časovém rozmezí mezi 23,15 hod a 4,00 hod, případně operativně

**SP0/b\_** Traťová kolej č.1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru a část staniční koleje č.1 v žst.Žďár n.S. nepřetržitě vč.TV (nové patky TV)

- Opatření jako pro výluk 1.TK + TV lichá Žďár n.S. – viz úvod

**SP0/c\_** SK1 (zhlaví+záhlaví) a TK1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 15x4 hod vč.TV, pro pažení v ose os v místech mostních objektů a koleje v ose os v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu. Před betonáží základu TV v km 87,9 až 89,0 výluka TZZ Žďár n.S.-Sázava u Žďáru 1x4 hod na překládku vazebního kabelu do provizorní trasy. Jízda v mezistaničním úseku na telefonické dorozumívání.

- Výluky v souběhu 1. + 2. traťová kolej Žďár n.S.-Sázava u Žďáru
- opakovaně v době sníženého provozu – **zastavený provoz v úseku Žďár nad Sáz. – Sázava u Žďáru**
- konání výluk v časovém rozmezí mezi 23,15 hod a 4,00 hod, případně operativně

**SP0/d\_** Traťová kolej č.2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru a část staniční koleje č.2 v žst.Žďár n.S. nepřetržitě vč.TV (nové patky TV)

- Opatření jako pro výluk 2.TK + TV sudá Žďár n.S. – viz úvod

**SP0/e\_** Napěťová výluka kabelu 6kV v délce trvání 7hod při budování krajních pilířů nové kabelové lávky – bude realizována provizorní přeložka kabelu 6kV kvůli kolizi kabelu s budovanými patkami nové kabelové lávky (kabel bude opět veden po stávajících mostech) a další napěťová výluka na kabelu 6kV v délce trvání 7hod při jeho přemísťování na novou kabelovou lávku.

Ve stejné době nutno provést přeložku kabelu 6kV i u viaduktu „Stalingrad“ – další napěťová výluka v délce trvání 7hod. Práce provádět při kolejové výluce.

- Opatření jako pro výluku napájení 6kV a výluku TZZ – viz úvod

**SP0/f\_** V závěru SP 0 postupné přepínání kabelů do provizorních tras = začátek SP1. Aktivovány budou pouze prvky u SK2 a TK2 první kolej jde automaticky do výluky. Do doby kompletní aktivace SK2 a TK2 zavedení jízdy na PN. Při spojování kabelů kolejových obvodů kontrola konců vlaků dopravním zaměstnancem. Výluky situovat nejlépe na víkend. Výluka TZZ jízda na telefonické dorozumívání. Detailně rozplánuje výluky zhotovitel realizační dokumentace, tak aby měla co nejmenší dopad na provoz ve stanicích.

- Opatření jako pro výluku napájení 6kV a výluky TZZ – viz úvod

### Stavební postup SP1

#### **SP1/a\_ Traťová kolej č.1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru a část staniční koleje č.1 nepřetržitě na 120 dnů včetně TV.**

Nepřetržitá výluka TK1 a SK liché skupiny ve směru Sázava u Žďáru, jízdy vlaků jen po TK2 na SK sudé skupiny za činnosti autobloku v TK2.

- Opatření jako pro výluku 1.TK + TV lichá Žďár n.S. – viz úvod

#### **SP1/b\_ SK2 (zhlaví+záhlaví) a TK2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 50x4 hod vč.TV, (obsazování koleje pracovním vlakem) pro těžbu materiálu z koleje č.1 a pro dovoz materiálu do koleje č.1, v nočních hod nebo ve vhodnou dopravní pauzu). Úprava vnitřního zapojení SZZ pro doplnění reléového konce V36-37 R2.**

- Výluky v souběhu 1.+ 2. traťová kolej Žďár n.S.-Sázava u Žďáru
- opakovaně v době sníženého provozu – **zastavený provoz v úseku Žďár nad Sáz. – Sázava u Žďáru**
- konání výluk v časovém rozmezí mezi 23,15 hod a 4,00 hod, případně operativně

#### **SP1/c\_ Napěťová výluka TK2 10 x 12 hod (vrtací stroj-provádění deep soil mixing)**

- Opatření jako pro výluku 1.TK + TV lichá Žďár n.S. – viz úvod
- V úseku Žďár n.S.-Sázava u Žďáru vedení vlaku nezávislou trakcí (příp. s přípreží)

#### **SP1/d\_ V závěru SP 1, po dokončení kolejového svršku instalace venkovních prvků SZZ. Zkoušení a uvádění do provozu. Výluka TZZ Žďár n.S.-Sázava u Žďáru 1x4 hod na překládku vazebního kabelu do definitivní trasy. Jízda v mezistaničním úseku na telefonické dorozumívání.**

- Opatření jako pro výluku napájení 6kV a výluka TZZ – viz úvod

### Stavební postup SP2

#### **SP2/a\_ Traťová kolej č.2 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru a část staniční koleje č.2 nepřetržitě na 120 dnů včetně TV.**

Nepřetržitá výluka TK2 a SK sudé skupiny ve směru Sázava u Žďáru, jízdy vlaků jen po TK1 na SK liché skupiny za činnosti autobloku v TK1

- Opatření jako pro výluku 2.TK + TV sudá Žďár n.S. – viz úvod

#### **SP2/b\_ SK1 (zhlaví+záhlaví) a TK1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru na 50x4 hod vč.TV, (obsazování koleje pracovním vlakem) pro těžbu materiálu z koleje č.2 a pro dovoz materiálu do koleje č.2, v nočních hod nebo ve vhodnou dopravní pauzu)**

- Výluky v souběhu 1.+ 2. traťová kolej Žďár n.S.-Sázava u Žďáru
- opakovaně v době sníženého provozu – **zastavený provoz v úseku Žďár nad Sáz. – Sázava u Žďáru**
- konání výluk v časovém rozmezí mezi 23,15 hod a 4,00 hod, případně operativně

#### **SP2/c\_ Napěťová výluka TK2 10 x 12 hod (vrtací stroj-provádění deep soil mixing)**

- Opatření jako pro výluku 2.TK + TV sudá Žďár n.S. – viz úvod
- V úseku Žďár n.S.-Sázava u Žďáru vedení vlaku nezávislou trakcí (příp. s přípreží)

### Stavební postup SP3

#### **SP3/a\_ SK1 (zhlaví+záhlaví) a TK1 Žďár n.S.-Sázava u Žďáru nepřetržitě na 10 dnů vč.TV, (dokončovací práce).**

V RZZ vyloučeny jízdy z TK1 i TK2 na SK liché skupiny, na trati je v činnosti autoblok v obou TK. Instalace přestavnicku na nově vloženou výhybku č. 39, zapojení do SZZ. Zkoušení a regulace. Po dokončení úplný dopravní program a činnost autobloku v obou TK.

- Opatření jako pro výluky 1.TK + TV lichá Ždár n.S. – viz úvod

**SP3/b\_SK2** (zhlaví+záhlaví) a TK2 Ždár n.S.-Sázava u Žd'áru na 3x4 hod vč.TV pro zřízení TV nad spojkou výhybek č.39-40

- Výluky v souběhu 1.+ 2. traťová kolej Žd'ár n.S.-Sázava u Žd'áru
- opakovaně v době sníženého provozu – **zastavený provoz v úseku Žd'ár nad Sáz. – Sázava u Žd'áru**
- konání výluk v časovém rozmezí mezi 23,15 hod a 4,00 hod, případně operativně

**SP3/c\_SK2** (zhlaví+záhlaví) a TK2 Ždár n.S.-Sázava u Žd'áru na 5x8 hod vč.TV, (dokončovací práce)

- Opatření jako pro výluky 2.TK + TV sudá Ždár n.S. – viz úvod

**SP3/d\_SK1** (zhlaví+záhlaví) a TK1 Ždár n.S.-Sázava u Žd'áru na 5x8 hod vč.TV, (dokončovací práce)

- Opatření jako pro výluky 1.TK + TV lichá Ždár n.S. – viz úvod

#### Stavební postup SP4

**SP4/a\_SK1** (zhlaví+záhlaví) a TK1 Ždár n.S.-Sázava u Žd'áru vč.TV, (dokončovací práce).

- Opatření jako pro výluky 1.TK + TV lichá Ždár n.S. – viz úvod

**SP4/b\_SK2** (zhlaví+záhlaví) a TK2 Ždár n.S.-Sázava u Žd'áru vč.TV, (dokončovací práce)

- Opatření jako pro výluky 2.TK + TV sudá Ždár n.S. – viz úvod

Při zastaveném provozu v úseku Žd'ár n.S.-Sázava u Žd'áru bude snížena kapacita trati a bude nutno zajistit odklonové trasy, případně vybrané vlaky vyčkají ukončení výluky.

V době jednokolejného provozu v úseku Sázava u Žd'áru – Žd'ár nad Sázavou je propustná výkonnost vzhledem ke GVD dostačující za dále popsanych případných omezení.

Kolize vlaků s přepravou cestujících v traťovém úseku Sázava u Žd'áru – Žd'ár nad Sázavou – dle jízdního řádu 2018/2019:

Vlak	relace	příjezd	kolize		relace	odjezd	kolize minut	Poznámka / řešení
			V ŽST	s vlakem				
<b>8741</b>	HB – Žd	5:24	Žd'ár n.S.	<b>5904</b>	Žd' – Kol	5:16	9	8741 ved'te dříve
<b>5904</b>	Žd' – Kol	5:23	Sázava	<b>971</b>	HB _ BO	5:21	2	R 971 čeká
<b>29990</b>	HB – Žd	5:58	Žd'ár n.S.	<b>8742</b>	Žd' – HB	5:50	8	29990 ved'te o 20 minut dříve až do Ostrova n.O.
<b>8757</b>	HB – Žd	15:38	Sázava	<b>980</b>	BO - Pha	15:39	1	8757 čeká

<b>8765</b>	HB – Žd	19:38	Žďár n S.	<b>972</b>	BO - Pha	19:32	6	8765 vedte dříve
<b>989</b>	Pha - BO	20:27	Žďár n S.	<b>8770</b>	Žď – HB	20:25	2	8770 čeká
<b>8767</b>	HB – Žd	22:48	Sázava	<b>8774</b>	Žď – HB	22:44	6	8767 čeká

Kolize vlaků s přepravou cestujících v ŽST Žďár nad Sázavou, nástupištní hrany – dle jízdního řádu 2018/2019:

Vlak	směr	čas	kolize s						Poznámka / řešení
			vlakem	čas	vlakem	přij	vlakem	přij	
<b>29990 /990</b>	HB - Žďár	5.58 6:32	<b>973</b>	6:27 – 6:29	<b>4900</b>	6:23	<b>8743</b>	6:24	29990 s náskokem vedte až do Ostrova
<b>973</b>	HB - BNO	6:27 - 6:29	<b>990</b>	6:30- 6:32	<b>4900</b>	6:23	<b>8743</b>	6:24	<b>990</b> z Ostrova čeká
<b>983</b>	HB - BNO	16:27 - 16:29	<b>978</b>	16:30- 16:32	<b>4602</b>	6:23	<b>8766</b>		<b>8766</b> přistaví na odjezd
<b>985</b>	HB - BNO	17:27 - 17:29	<b>976</b>	17:30- 17:32	<b>4914</b>	17:23	<b>8763</b>	17:24	<b>976</b> čeká
<b>987</b>	HB - BNO	18:27 - 18:29	<b>974</b>	18:30- 18:32	<b>24914</b>	18:27	<b>24915</b>		<b>974</b> čeká, <b>24914, 24915</b> přestaví na odjezd

Kolize nákladních vlaků v traťovém úseku Sázava u Žďáru – Žďár nad Sázavou – dle jízdního řádu 2018/2019:

vlak		kolize s vlakem		navržené řešení	Poznámka
druh	číslo	druh	číslo		
Mn	82733	Pn	61520	Mn 82733 (1),(3),(5) vedte zpožděný ze Sázavy u Žď. po vlaku 61520	5 minut
Pn	62121	Os	8740	Pn 62121 vedte z Havlíčkova Brodu s náskokem 15 minut	15 minut
Mn	82160	Nex	48323	Mn 82160 (1),(3),(5) vedte z Havlíčkova Brodu s náskokem 15 minut	15 minut
Nex	46857	Nex	46856	Nex 46856 vedte z Brna-Maloměřic s náskokem 10 minut	10 minut
Nex	60200	Nex	60211	Nex 60211 vedte z Havlíčkova Brodu s náskokem 10 minut	10 minut
Nex	48305	Nex	48304	Nex 48305 vedte z Havlíčkova Brodu s náskokem 10 minut	10 minut

## 10. Postupné uvádění do provozu

Stavba bude předávána a uváděna do provozu dle navržených stavebních postupů a dle smlouvy o dílo mezi zhotovitelem a odběratelem. Ty jsou navrženy tak, aby byl umožněn provoz kolejí v maximální možné míře, budou tedy během výstavby provozovány ve stávajícím nebo již v novém stavu a tak budou postupně předávány do provozu.

Podle nového zákona o drahách č. 266/94 Sb. s účinností od 01. 01. 1995, § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty charakteru pouze “ stavby dráhy “. U těchto objektů musí být způsobilost “ stavby dráhy “ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č.177/95 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Jedná se především o postupné předávání případných přeložek dotčených inženýrských sítí ihned po jejich dokončení. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu je nezbytné bezprostředně po dokončení objektů železničního spodku a svršku uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad.

V případě předmětné stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (železniční spodek a svršek koleje, elektrorozvody a úpravy zabezpečovací zařízení) uvažovat jak s technicko bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

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

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., jíž se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů.

V této stavbě se jedná podle §1, vyhlášky č.100/95 Sb. o následující určená technická zařízení :

§ zařízení elektrická (odstavec 3)

a) elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah

k) zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC, ČD, ihned po jejich dokončení SO a PS (případně již po jejich jednotlivých částech, v závislosti na postupu výlukové činnosti) uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Všeobecně - 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

### **Železniční doprava:**

Stavba bude realizována za provozu železniční dopravy, nároky na výluky jsou podrobně popsány v odstavci 9) této technické zprávy. **Organizace výstavby, případně návrh dopravních a výlukových opatření bude průběžně konzultováno se SŽDC, Odborem operativního řízení provozu (OORP), oddělením výluk.**

### **Silniční doprava:**

Stavba si vyžádá přechodnou úpravu provozu na komunikacích pod dvěma železničními mostními objekty. Pod železn.mostem km 86,998 je vedena pěší komunikace sloužící především pro přístup pěších do/z areálu ŽĐASu. Pod železn.mostem km 87,025 je vedena místní komunikace (ul.Strojírenská) zajišťující především příjezd zaměstnanců a návštěv, příjezd malých nákl.automobilů. Pro společnost DEL i těžká nákladová doprava (TIR). Do společnosti ŽĐAS je vjezd těžké nákladní dopravy umožněn přes nákladovou vrátnici (vjezd/odjezd NA) komunikačně napojenou na ul.Jihlavská. V pracovních dnech je zajišťována autobusová doprava před vrátnicí areálu společnosti Žďas a to společností ZDAR a.s., Jihlavská 759/4, Žďár nad Sázavou. Autobus.doprava by s ohledem na zajištění minimální podjezdné výšky v době stavby (3,90m) neměla být omezena.

Před zahájením bouracích prací mostovek a částí úložných prahů atd. (snížení podjezdné výšky o max.300mm oproti stáv.stavu) budou prováděna opatření nejen dle DIO na převádění či usměrnění pěšího a silničního provozu, ale současně budou zhotovitelem provedena taková opatření, která zajistí bezpečnost všech účastníků provozu v každé situaci. Jedná se tedy nejen o opatření DIO, ale i např. o zřízení ochranného bednění pro zajištění bezpečného provozu pod mosty. Úplné uzavření provozu pod mostem km 86,998 nebo km 87,025 (nesmí být uzavřeny současně oba mosty) je primárně uvažováno pro bourání mostovek a to pouze v době víkendu. Pokud bude zhotovitel potřebovat provést úplnou uzavírku výše uvedených mostů i pro jiné práce, musí být uskutečněno pouze v době víkendu a to tak, že uzavřen bude o 1 víkendu pouze 1 most. Při bouracích pracích na mostovkách, ubourání části prahů pilířů, montáži bednění, osazení a vázání výztuže, betonáži mostovek, zřizování říms apod. bude nutné provést usměrnění provozu dle příloh této zprávy (přílohy č.1-6). Vždy však musí být zajištěna bezpečnost všech účastníků provozu (zajistí zhotovitel stavby) a prováděna průběžná kontrola bezpečnostních opatření, údržba dočasných tras a jejich úklid. Podrobnější pracovní postupy a případné další požadavky na bezpečnost apod. jsou uvedeny ve stavebních objektech kabel.lávek a rekonstruovaných mostů.

Provoz na místní komunikaci a na komunikaci pro pěší bude vyznačen a usměrněn přechodným dopravním značením a upravován dle konkrétní situace (stavebního postupu). Předepsanou dokumentaci přechodného dopravního značení zpracuje a předloží příslušnému dopravnímu inspektorátu Policie ČR k odsouhlasení zhotovitel, a to v dostatečném předstihu a dle aktuální situace v silniční dopravě.

V místech vjezdu vozidel stavby na místní komunikace budou v rámci provizorního dopravního značení instalovány dopravní značky IP22 Pozor výjezd vozidel stavby v obou směrech.

#### Dopravní opatření při realizaci stavby :

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 (kropící vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací.

Výjezdy ze staveniště budou křížit inženýrské sítě. Předem tyto sítě budou vytyčeny a ochráněny před poškozením. Pohyb mechanismů po staveništi bude především po kolejích.

Budou dodrženy zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích uvedené v TP 133, 65, 66 a 169. Nákladní automobily dodavatele musí respektovat stav použitých veřejných komunikací (tonáž, rychlost atd. ).

#### **Požadavky a doporučení pro realizaci stavby vycházející ze zpracování části B.3 Vliv stavby na životní prostředí.**

##### **Hluk**

- Zhotovitel stavby požádá o časově omezenou výjimku ve smyslu § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. v platném znění Krajskou hygienickou stanicí kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, oblastní pracoviště Žďár nad Sázavou.
- Limitní pracovní doba pro provádění hlučných operací od 7:00 do 21:00 hod nebude překročena
- Staveništní doprava nebude provozována v noční době
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu
- Motory dopravních prostředků budou vypínány po ukončení pracovní operace, a v období vyčkávání na další činnost
- Řidiči nákladních automobilů po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor

##### **Ovzduší**

###### *Technické podmínky provozu:*

Snížit emise tuhých znečišťujících látek na všech místech a při všech operacích, kde dochází k emisím tuhých znečišťujících látek do ovzduší, a to v závislosti na povahu procesu, například:

- a) zakrytím třídících a drtících zařízení a všech dopravních cest,
- b) instalací zařízení k omezování emisí - odprašovací, mlžící, pěnové, skrápěcí zařízení,
- c) opatřeními pro skladování prašných materiálů - uzavřené skladovací prostory, umístování venkovních skládek na závětrnou stranu, jejich skrápění a budování zástěn,
- d) opatřeními pro přepravu materiálů - pravidelná očista a skrápění komunikací a manipulačních ploch, omezení rychlosti pohybu vozidel v areálu zdroje, zakrývání nákladních prostorů expedujících dopravních prostředků.

*Na recyklační linky se vztahuje opatření BD1b – „Snížení emisí TZL a PM10 – Recyklační linky stavební sutí“ a opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.*

Pro recyklační linky platí jako základní pravidlo: snižovat emise tuhých znečišťujících látek („TZL“) na všech místech a při všech operacích, kde dochází k emisím TZL do ovzduší, a to v závislosti na povahu procesu například:

Skrápěcím zařízením instalovaným také u třídačů do míst prosévání materiálu a na konec vynášecího dopravníku.

Systém mlžení resp. zkrápění se skládá z rozvaděče vody, rozvodného potrubí, vodních trysek a vodního čerpadla. V případě, že je k dispozici zdroj tlakové vody, je tato tlaková voda přivedena do rozvaděče vody. Z rozvaděče vody je několik vývodů, odkud je tlaková voda rozváděna ke kritickým místům, kde je třeba potlačit prašnost. Na všech těchto místech jsou umístěny trubky, osazené několika vodními tryskami, které mají za úkol vytvářet jemnou vodní mlhu a tím potlačit prašnost. A to především:

- na vstupu do drtící komory,
- na výstupu z drtící komory,
- na konci vynášecího dopravníku.

U ostatních drtičů, kde není zkrápění pevnou součástí stroje platí:

Při provozu těchto drtičů bude omezování znečišťování ovzduší zajištěno pomocí ponorného čerpadla, přenosné nádrže na vodu a systému hadic s tryskami. Vyústění hadic s tryskami by mělo být nasměřováno do vstupu drtící komory, výstupu z drtící komory a na konec vynášecího dopravníku.

- Zakrytíváním třídících a drtících zařízení a všech dopravních cest, pravidelný úklid pod dopravními pásy a zařízeními.
  - Opatřeními pro skladování prašných materiálů – umístování venkovních skládek na závětrnou stranu/ochrannou zeď/zabezpečení proti vzniku prašnosti zkrápěním/zakrýváním.
  - Opatřeními pro přepravu materiálů
  - Pravidelná očista a zkrápění komunikací a manipulačních ploch (zkrápění v letních měsících) tak, aby při průjezdu obslužných vozidel byla omezena prašnost.
  - Zakropení nebo zakrytování materiálu při přepravě jemných frakcí typu 0-2, 0-4 na nákladním prostoru expedujících dopravních prostředků.
  - Při provozu recyklační linky je vhodné používat zařízení a mechanismy splňující nejlepší emisní úroveň (min. emisní úroveň EURO 4 a vyšší).
- Skrápěcí zařízení bude vždy v provozu (pokud bude výrobní zařízení využíváno v daném čase k výrobní činnosti), s výjimkou zimního období tj. v období kdy vnější teplota klesne pod 3 °C nebo za deště. V případě, že dojde k poruše skrápěcího zařízení, bude výrobní zařízení neprodleně odstaveno z provozu.
- Pokud dojde k ucpání či zanesení skrápěcí trysky sloužící k omezování emisí TZL, bude provedeno její vyčištění neprodleně po zjištění (včetně zápisu do provozní evidence zdroje). V případě, že se bude jednat o závažnější poruchu skrápěcího zařízení (porucha čerpadla apod.), bude tato závada odstraněna do 24 hodin (rovněž se zápisem do provozní evidence s časovou identifikací vzniku poruchy). Pokud tato oprava nebude moci být provedena do 24 hodin, bude technologický uzel odstaven z provozu (rovněž se záznamem do provozní evidence s časovými údaji o odstavení z provozu a o náběhu zdroje do řádného provozního stavu). Současně bude zajišťována neporušenost zakrytování výrobního zařízení a dopravních pásů.
- Materiál bude zpracováván výhradně za mokra, tj. vlhký po celou dobu zpracování kameniva nebo stavebního odpadu od dovozu ke zpracování až do odvozu výrobku nebo jeho zpracování v místě. V případě třídění bude vždy, i v případě třídění bez drcení, nutno materiál skrápět před jeho tříděním v dostatečném předstihu.
- Jednotlivá konkrétní umístění zařízení budou v dostatečném předstihu oznámena místně příslušné obci a současně budou při umístění zařízení respektována hodnotící kritéria z hlediska vlivu na ovzduší – odstup od nejbližší obytné zástavby popř. jiného chráněného území a převažující proudění vzduchu. Vhodné umístění těchto typů zdrojů je jednou z hlavních cest, jak omezit jejich negativní působení na obytnou zástavbu. Zde záleží především na typu zdroje a zpracovávaném materiálu (od toho se odvíjí množství prachu v bezprostředním okolí zdroje), délce provozu a režimu provozu (pracovní směna). Každé zahájení a ukončení provozu zdroje v dané lokalitě bude v předstihu oznámeno ČIŽP a obci nejméně 3 pracovní dny předem.
- Součástí podmínek provozu bude evidence spotřeby vody na zkrápění vstupní suroviny a dále údaje o provádění kontrol a údržby zařízení, skrápěcích trysek, úklidu příjezdových komunikací a pod dopravními pásy a zařízeními.
- Výrobní zařízení a zařízení k omezování emisí TZL (zkrápění, zakrytování) budou udržována v provozuschopném stavu. Provozovatel bude zajišťovat pravidelnou údržbu, servis a revize všech zařízení dle doporučení výrobce.

*Primární specifické techniky ke snižování emisí tuhých znečišťujících látek*

- kryté dopravníkové pásy pro dopravu sypkých materiálů;

- zkrácení přepravních vzdáleností a omezení počtu překládek;
- minimalizace dráhy pádu při shozu (např. při sypání přes vodící plechy nebo lamelami);
- samočinné přizpůsobování výše shozu při měnící se výšce nasypané hmoty;
- ochrana proti větru u úkonů nakládky a vykládky na volném prostranství;
- omezení překládky při vysokých rychlostech větru;
- zakrytování ploch, na kterých jsou skladovány jemné materiály a umisťování venkovních skládek na závětrnou stranu budov;
- zvýšení vlhkosti materiálů, příp. přidáním prostředků ke snížení povrchového napětí, pokud vlhčení není v rozporu s úkony následné úpravy nebo zpracování, se skladovatelností materiálu nebo s kvalitou překládaných materiálů,
- při přepravě vozidly používat uzavřené nádrže a zásobníky (cisternová vozidla, kontejnery, krycí plachty).

*Sekundární techniky pro snižování emisí tuhých znečišťujících látek*

- vodní zkrápění a mlžení - tam, kde nelze technologické procesy a uzly uzavřít a odsávat, nebo tam, kde dochází k fugitivním emisím v otevřených venkovních prostorech, lze efektivně využívat vodní skrápěcí zařízení (stěny, trysky, apod.), rozprašování či mlžné stěny. Zkrápěním a vytvořením mlžných stěn lze snížit emise tuhých znečišťujících látek o 50 až 90 % v závislosti na velikosti částic. Provoz těchto zařízení je přes výraznou účinnost teplotně omezen a od teplot kolem bodu mrazu je tak vyřazen z činnosti, pokud není zařízení vč. rozvodů vody vyhříváno. U těchto sekundárních opatření je nutný řádný servis a údržba pro dodržení tlakových poměrů mlžení, neboť špatné seřízení mlžení má mimo jiné za následek zvýšené množství používané vody a to má za následek nalepování materiálu na dopravních cestách (zvýšení nároků na provozní údržbu, případně vyřazení technologického uzlu z provozu) – v případě recyklace betonových směsí se jedná o nejpoužívanější a nejúčinnější techniku;

**Příloha č.1 – ŘEŠENÍ ÚPRAVY PROVOZU PŘI ÚPLNÉ UZAVÍRCE MOSTU km 87,025**

**Příloha č.2 – ŘEŠENÍ ÚPRAVY PROVOZU PŘI ÚPLNÉ UZAVÍRCE MOSTU km 86,998**

**Příloha č.3 – SCHEMA ÚPRAVY PROVOZU PŘI ÚPLNÉ UZAVÍRCE MOSTU km 87,025**

**Příloha č.4 – SCHEMA ÚPRAVY PROVOZU PŘI ÚPLNÉ UZAVÍRCE MOSTU km 86,998**

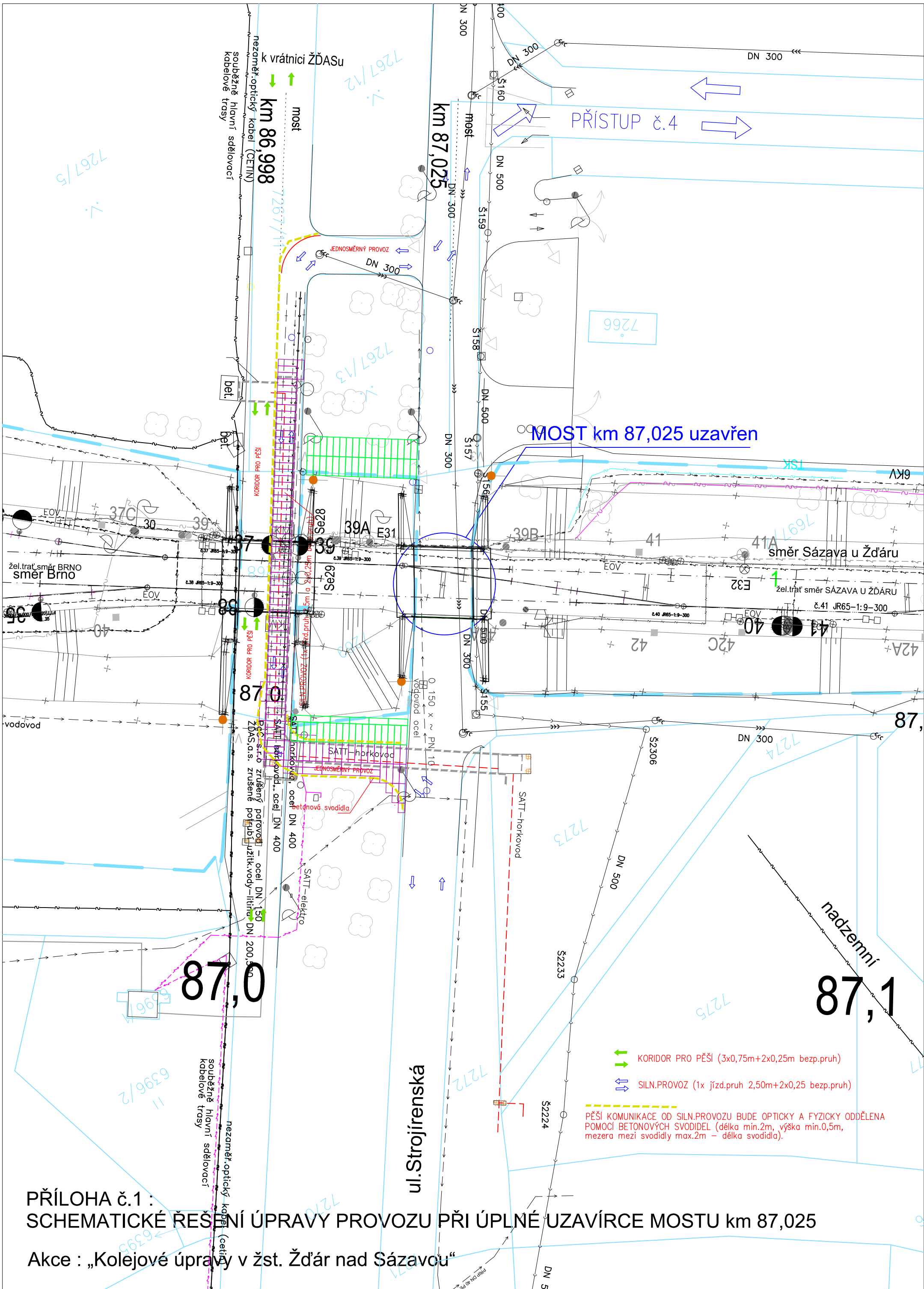
**Příloha č.5 – SCHEMA ÚPRAVY PROVOZU PŘI STAVEBNÍ ČINNOSTI - MOST km 86,998**

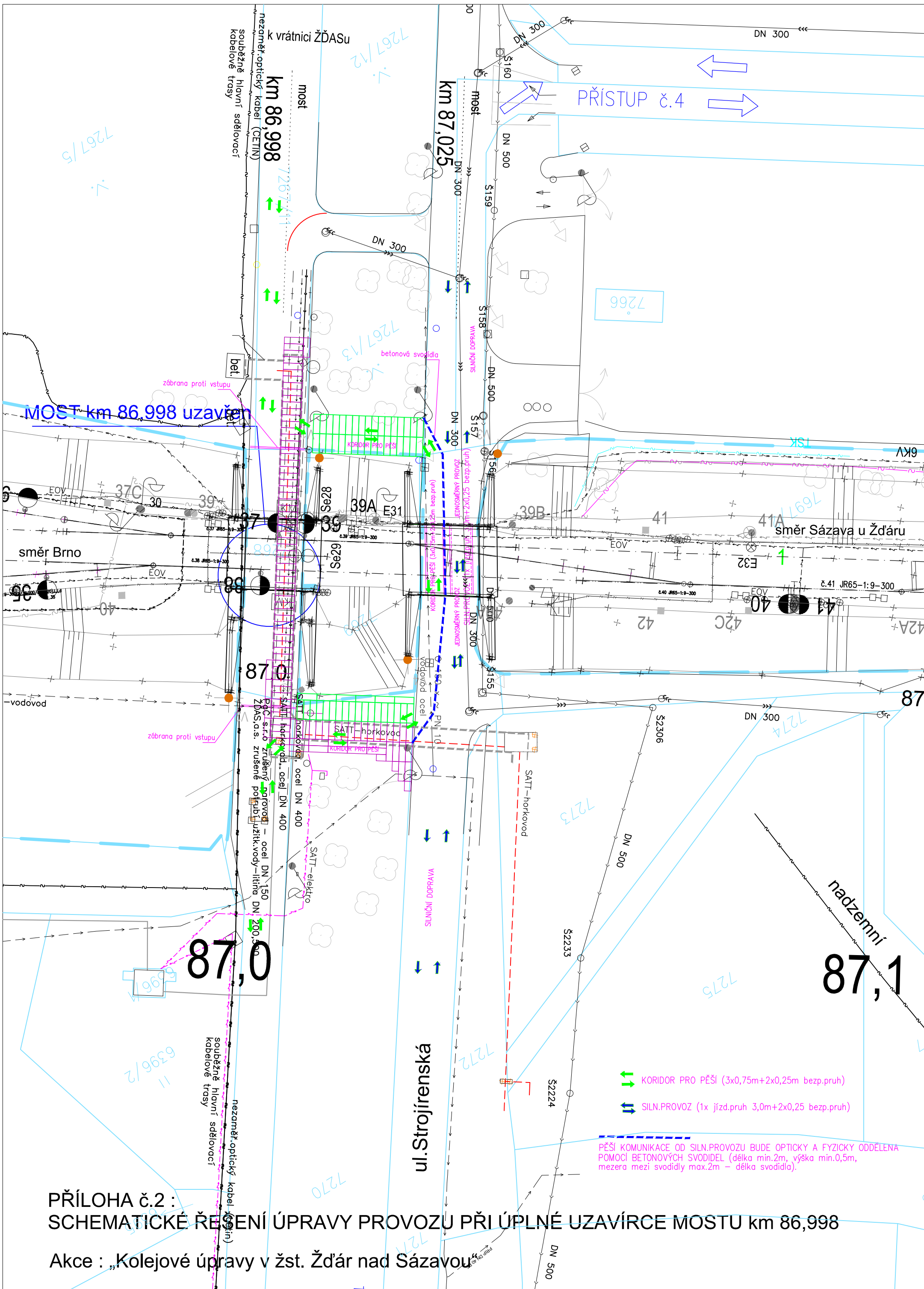
**Příloha č.6 – SCHEMA ÚPRAVY PROVOZU PŘI STAVEBNÍ ČINNOSTI - MOST km 87,025**

**Příloha č.7 – HARMONOGRAM STAVBY**

V Havlíčkově Brodě, únor 2019

Ing. Pavel Bláha  
DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.  
Průmyslová 941  
580 01 Havlíčkův Brod  
tel.: +420 569 400 513  
GSM: +420 606 624 091  
e-mail: blaha@dmchb.cz





PŘÍLOHA č.2 : SCHEMATICKE ŘEŠENÍ ÚPRAVY PROVOZU PŘI ÚPLNÉ UZAVÍRCE MOSTU km 86,998

Akce : „Kolejové úpravy v žst. Žďár nad Sázavou“





## 1



## 1

ilka

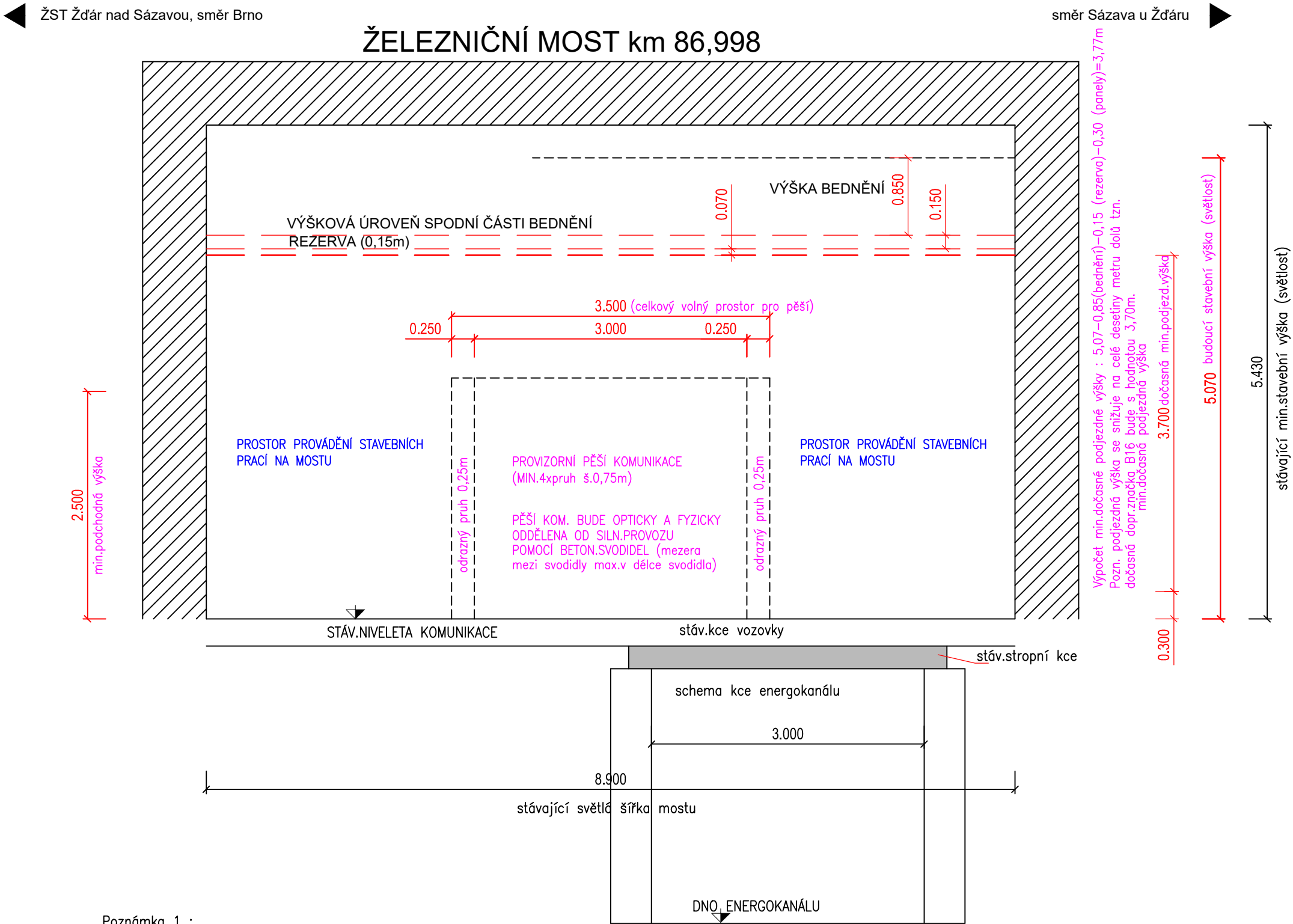
vře

ci



PŘÍLOHA č.5 :

SCHEMATICKÝ ŘEZ ÚPRAVY OMEZENÉHO PROVOZU PŘI STAVEBNÍCH PRACÍCH NA MOSTU km 86,998  
(pod mostem km 87,025 probíhá silniční provoz jedním pruhem střídavě dle světel.signalizace)



Poznámka 1 :  
Výše uvedené řešení pěšího provozu do osy mostu je základní, s tím že poloha pěšího koridoru bude upravována v závislosti na prováděných pracích. Znamená to, že její poloha bude upravována dle potřeby stavby excentricky dle právě prováděných prací t.j. blíže k pravému nebo k levému mostnímu křídlu.

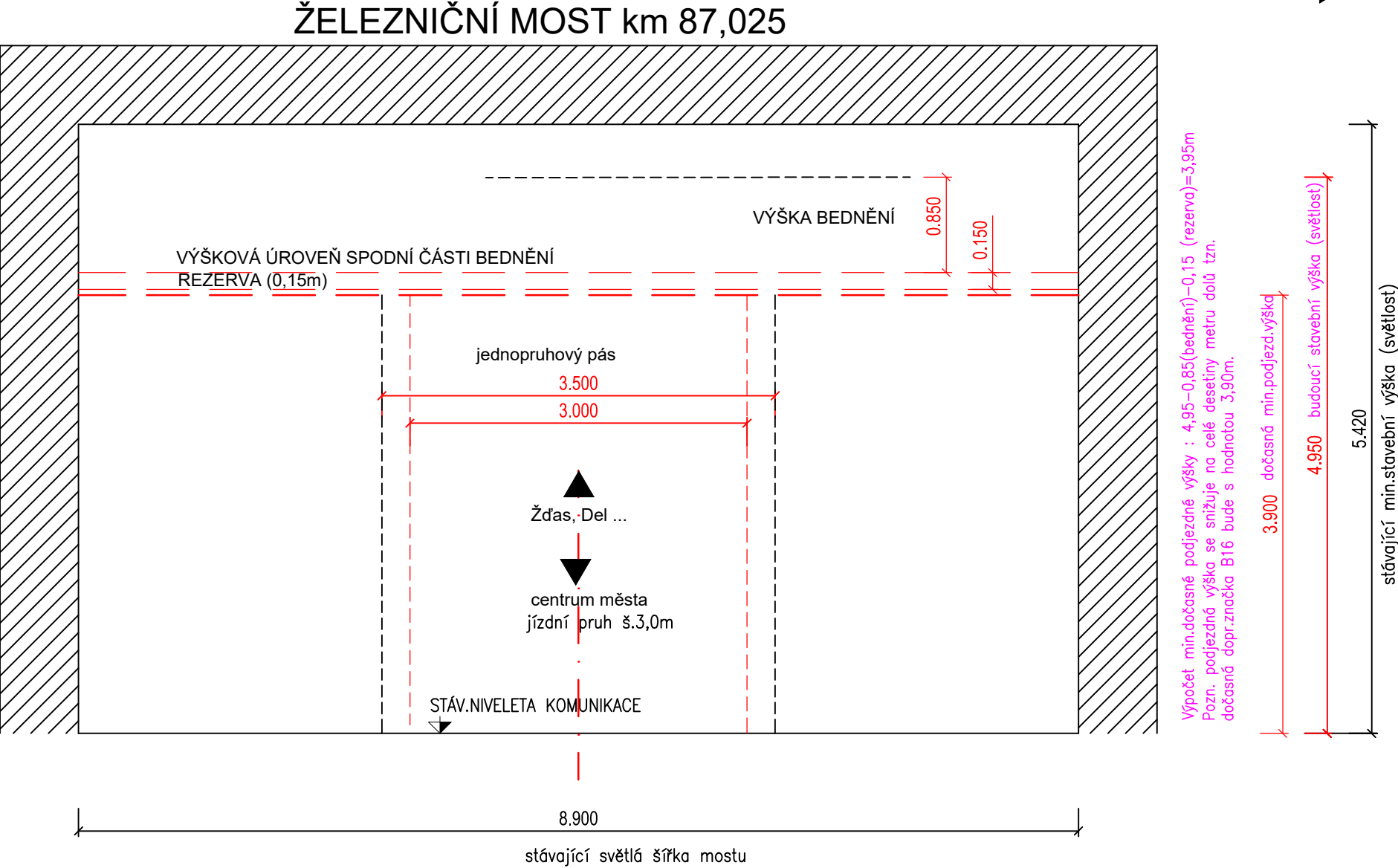
PŘÍLOHA č.6 :

SCHEMATICKÝ ŘEZ ÚPRAVY OMEZENÉHO PROVOZU PŘI STAVEBNÍCH PRACÍCH NA MOSTU km 87,025  
(pod mostem km 86,998 probíhá pěší provoz jedním koridorem min.šířky 3,0m )



ŽST Žďár nad Sázavou, směrem Brno

směr Sázava u Žďáru



Poznámka 1 :

Zvolené šířkové uspořádání je základní a bude po převládající dobu nepřetržitých výluk koleje uspořádáno jako jednopruhová komunikace (šířka 3,0m), je v souladu s ČSN 73 6110 – tabulka 3 a čl.8.2.2. Jedná se o účely provizorního vedení dopravy omezenou rychlostí (30 km/hod) po dobu prací na mostech. Provoz bude jedním pruhem, jednosměrný a střídavě řízen pomocí světelné signalizace. Poloha pruhu pod mostem bude operativně umísťována v závislosti na prováděných pracích (např.na poloze podpěrných stojek bednění apod.). Světelná signalizace bude nastavena tak, aby byly intervaly podřízeny hlavním dopravním toků (směrům). Například při nájezdu ranní směny (cca doba 5.30–6.00hod) musí být převládající interval "volno" (zelená) pro vjezd k areálu Žďas , naopak pro odjezd od areálu směrem do města po ukončení pracovní směny. Zhotovitel případně zajistí pracovníky, kteří budou zajišťovat bezproblémový režim a plynulost dopravy dle aktuální dopravní situace. Podmínkou je instalace dočasného dopravního značení v souladu se zpracovaným a DI PCR odsouhlaseným DIO.

## Příloha č.7 : Harmonogram stavby

## "Kolejové úpravy v žst. Žďár nad Sázavou"

FÁZE STAVBY	"PŘÍPRAVA"																STAVEBNÍ POSTUP Č. 0												STAVEBNÍ POSTUP Č. 1																STAVEBNÍ POSTUP Č. 2																STAVEBNÍ POSTUP Č.3				"DOKONČENÍ"				ROK 2021																							
ČASOVÉ OBDOBÍ	01.11.2019 - 18.02.2020																19.02. - 19.03.2020												20.03. - 17.07.2020																18.07. - 14.11.2020																15.11. - 04.12.2020																															
TÝDEN ČÍSLO	44	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	11	12	13	14																										
MĚSÍC	LISTOPAD				PROSINEC				LEDEN				ÚNOR				BŘEZEN				DUBEN				KVĚTEN				ČERVEN				ČERVENEC				SRPEN				ZÁŘÍ				ŘÍJEN				LISTOPAD				PROSINEC				BŘEZEN (až ČERVEN)																																			
NA, bagr	BEZ VÝLUK																																																																																											
výluka koleje+TV																	LICHÁ 15N																																																																											
výluka koleje+TV																	SUDÁ NOČNÍ 15X																																																																											
noční výluka kol.+TV																					SUDÁ 15N																																																																							
noční výluka kol.+TV																					LICHÁ NOČNÍ 15X																																																																							
NA, bagr																																																																																												
NA, bagr																																																																																												
NA, autojeřáb, bagr																																																																																												
výluka koleje+TV																																																																																												
výluka koleje+TV																																																																																												
jen TV																																																																																												
výluka koleje+TV																																																																																												
výluka koleje+TV																																																																																												
jen TV																																																																																												
EDK																																																																																												
NA, autojeřáb, bagr, bourací kladivo																									kolej č.1												kolej č.2																																																							
MHS+PV, Na SČ																																																																																												
MHS+PV, Na																																																																																												
MHS+PV, Na																																																																																												
Vozy Sa, MHS																																																																																												
MHS+PV, Na																																																																																												
MHS+PV, Na																																																																																												
Vozy Sa, MHS																																																																																												
EDK																																																																																												
Loko, vozy Sa																																																																																												
ASP, KP																																																																																												
výluka koleje+TV																																																																																												
výluka koleje+TV																																																																																												
výluka koleje+TV																																																																																												
výluka koleje+TV																																																																																												
																																																					</																																							

MHS	Dvoucestný bagr	ASP	Automatická strojní podbíječka	
PV	Přívěsný vozík	KP	Kolejový pluh (PUŠL, SSP, SPZ5, ....)	
Na	Nákladní automobil	Autojeřáb	Např.AD 20 (20 tun)	Vypracoval : Ing. P. Bláha
Loko	Diesel.lokomotiva	UNC	Smykem řízený kolový nakladač	V Havlíčkově Brodě : listopad 2018
Vozy Sa	Výsypný vůz	Autodomíchávač	Dovoz betonové směsi	únor 2019
Bagr	Traktorbagr, otočný bagr	SČ	Strojní čistička	