

DOKUMENTACE PO PŘIPOMÍNKÁCH

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

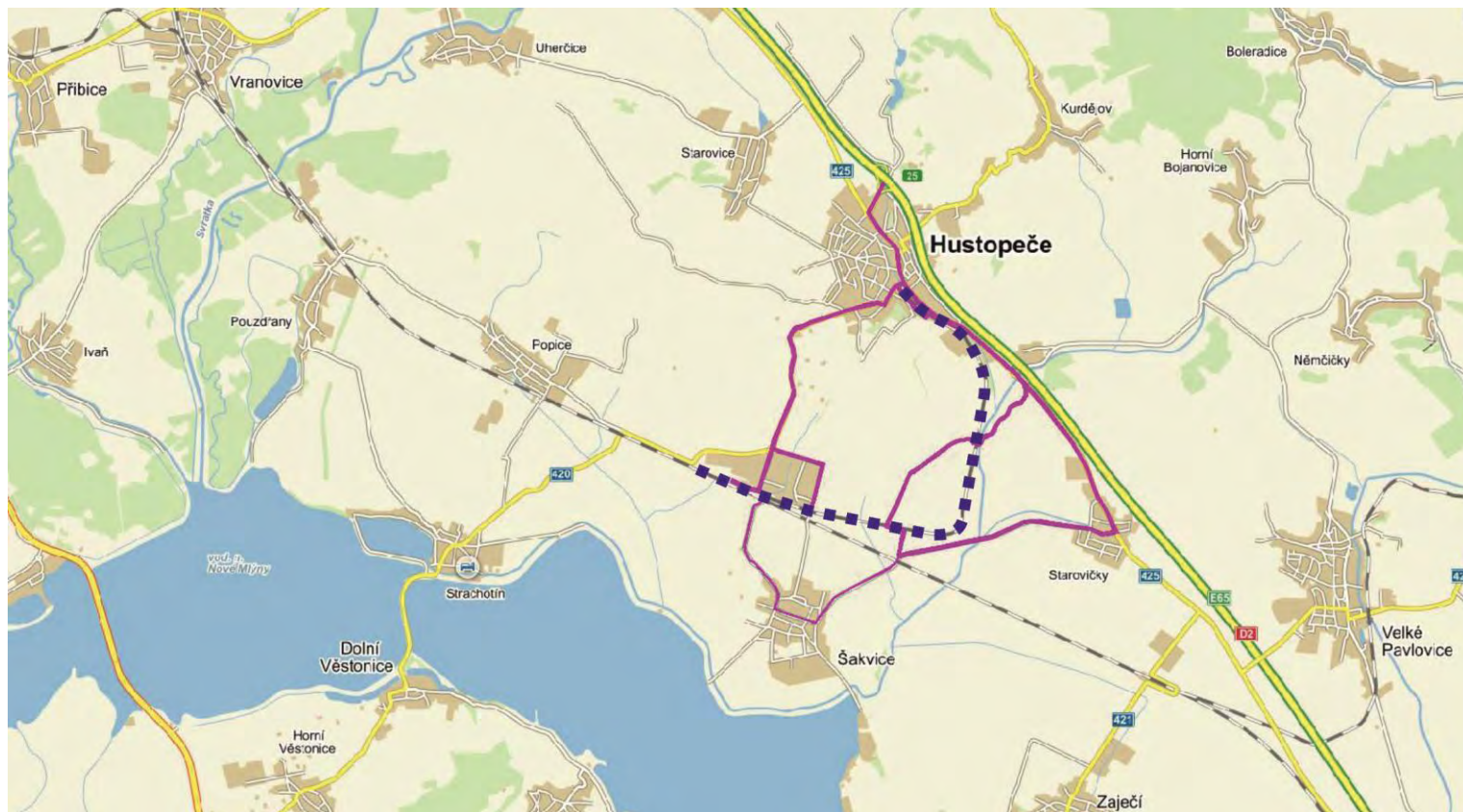


SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNATEL:	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUcí PROF. SKUPINY Ing. Petr Rotschein	ŘEDITEL Ing. Jiří Molák	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Lubomír Beňák	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Josef Ferenc	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Josef Ferenc	KONTROLOVAL Ing. Petr Rotschein	
KRAJ: Jihomoravský	POVĚŘENÝ OÚ: Hustopeče u Brna		STUPEŇ: Přípravná dokumentace	
Modernizace a elektrizace trati Šakvice - Hustopeče u Brna			ZAK. ČÍSLO 15062-01-0716	ARCH. ČÍSLO 2016110810
			MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ 44 x A4
			DATUM: 08/2016	
			ČÁST B.9	PŘÍLOHA
Organizace výstavby				

“Modernizace a elektrizace trati Šakvice - Hustopeče u Brna”

B.9 Organizace výstavby



1.1 Plochy zařízení staveniště

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění bude předmětem konkurzního řízení, nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení a to v prostoru stavby “Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna” na plochách navržených v této PD, zejména na plochách v obou koncových železničních stanicích. Na mezistaničním traťovém úseku na zřízení ploch zařízení staveniště žádné drážní plochy nejsou.

Technické i sociální vybavení jednotlivých areálů zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Jednotlivé areály zařízení staveniště jsou ve vyobrazeních zakresleny zelenými plochami. Tyto areály budou sloužit pro krátkodobé skládování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Rovněž tak budou v těchto areálech buňky jako úběžiště, kancelář a šatna, případně jídelna. Každý areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasicími přístroji. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

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

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

plechových nádob proti zamezení úkapů ropných látek. Rovněž tak bude ve skladištní buňce zajištěno několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků při případné poruše mechanismů.

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

Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku.

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



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

Vzor nástěnky:

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

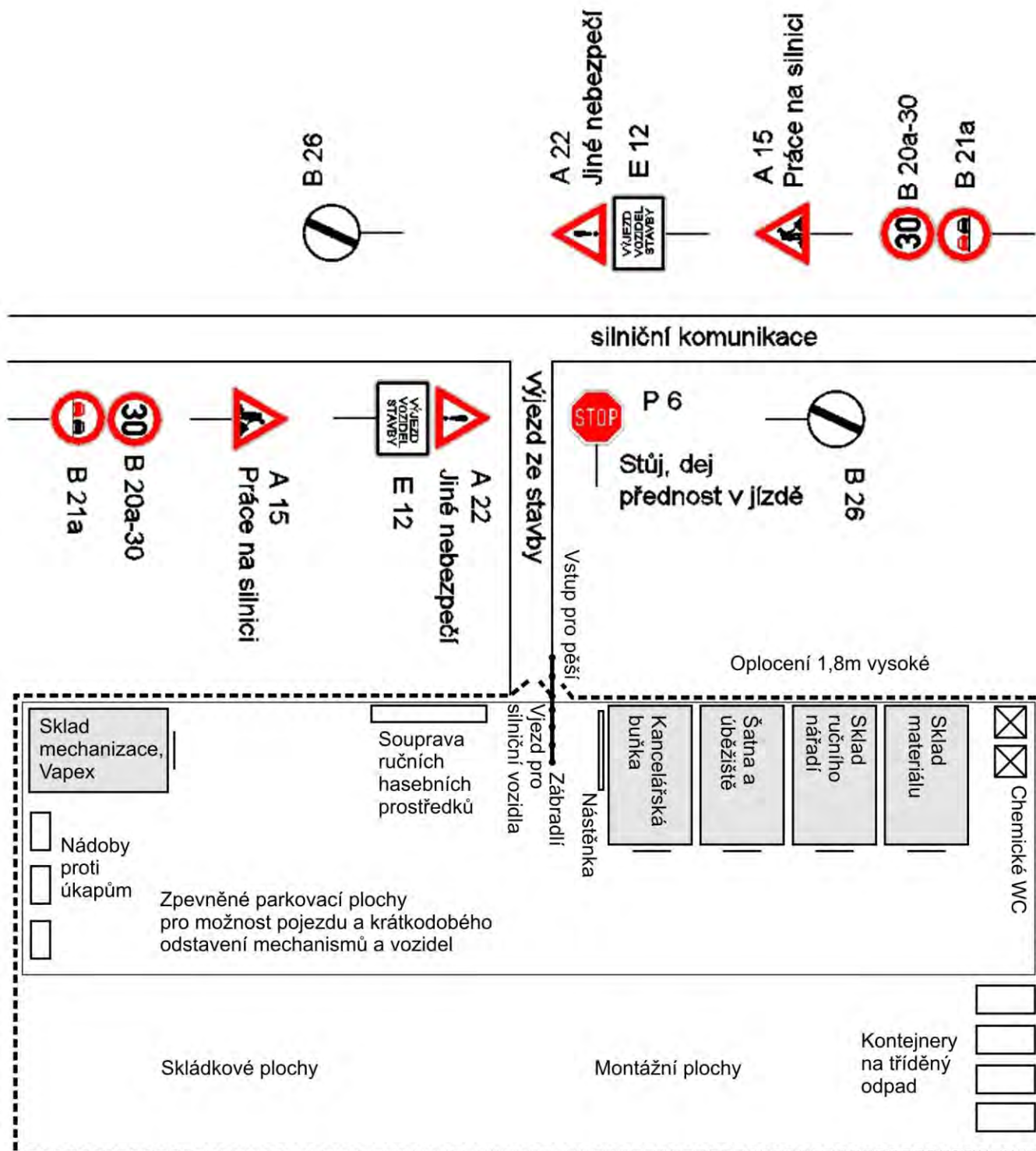
Kriteriem pro výběr subdodavatelských firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou v potřebném množství Hrušovanech, Šakvicích, případně v Břeclavi, nebo v Brně. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení.

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

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

Plochy ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkyprí a osejí travním semenem. Některé plochy ZS a komunikace, zpevňované pro potřeby stavby, mohou, po dohodě s investorem v zájmu správců nebo uživatelů, zůstat ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).

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



Popis jednotlivých ploch zařízení staveniště:

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

Určení: **plocha ZS nákladiště Šakvice, mobilní recyklační linka**

Plocha: 2 250 m²

Charakter plochy: zpevněná

Pozemek: drážní, ČD

Dopravní napojení: z přednádražního prostoru

Katastrální území: Hustopeče u Brna

Č. parcel: 4859/11

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-594464.9322 Y=-1192670.4263

X=-594470.4376 Y=-1192679.5797

X=-594657.1684 Y=-1192567.2706

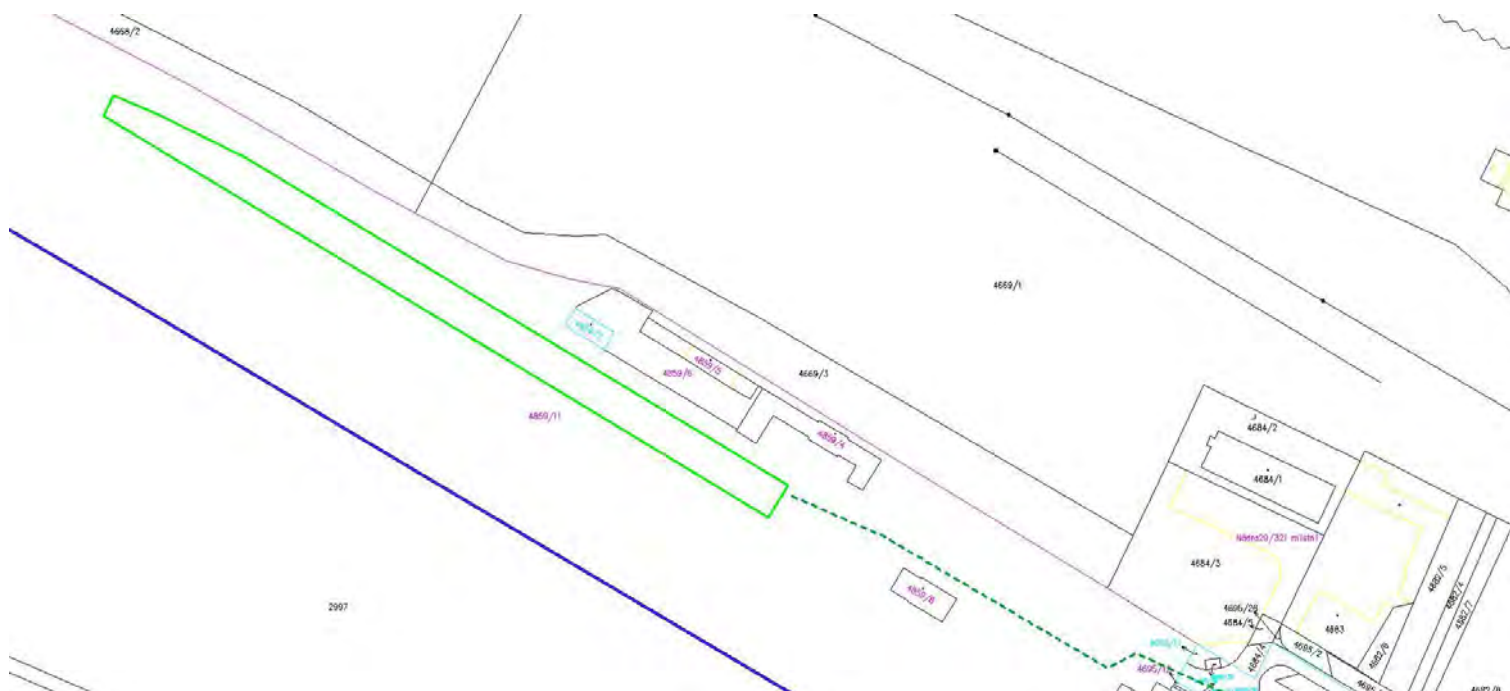
X=-594654.4131 Y=-1192561.4416

X=-594641.9609 Y=-1192566.8035

X=-594617.7083 Y=-1192578.5921

parcelní číslo	vlastník	výměra (m ²)	druh pozemku	zůsob využití	zábor (m ²)
4859/11	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	60254	ostatní plocha	dráha	2250





Určení: **plochy ZS před stanicí Šakvice**

Plocha: 181 + 101 + 96 m²

Charakter ploch: nepevněná

Pozemek: drážní, ČD, SŽDC

Dopravní napojení: z přednádražního prostoru

Katastrální území: Hustopeče u Brna

Č. parcel: 4859/11, 4691, 4695/36

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-594123.2330 Y=-1192892.3075

X=-594119.0486 Y=-1192883.9171

X=-594134.1084 Y=-1192872.8694

X=-594131.3151 Y=-1192866.7992

X=-594155.5429 Y=-1192855.1580

X=-594187.8732 Y=-1192846.3861

X=-594191.4138 Y=-1192852.4414

X=-594187.8445 Y=-1192839.1408

X=-594187.6097 Y=-1192837.5463

X=-594185.0051 Y=-1192836.8956

X=-594176.9894 Y=-1192833.3749

X=-594169.4594 Y=-1192826.6977

X=-594145.4124 Y=-1192849.6429

X=-594145.6678 Y=-1192850.5843

X=-594208.3809 Y=-1192812.5107

X=-594190.2208 Y=-1192823.1965

X=-594195.1589 Y=-1192823.6563

X=-594201.6713 Y=-1192823.0645

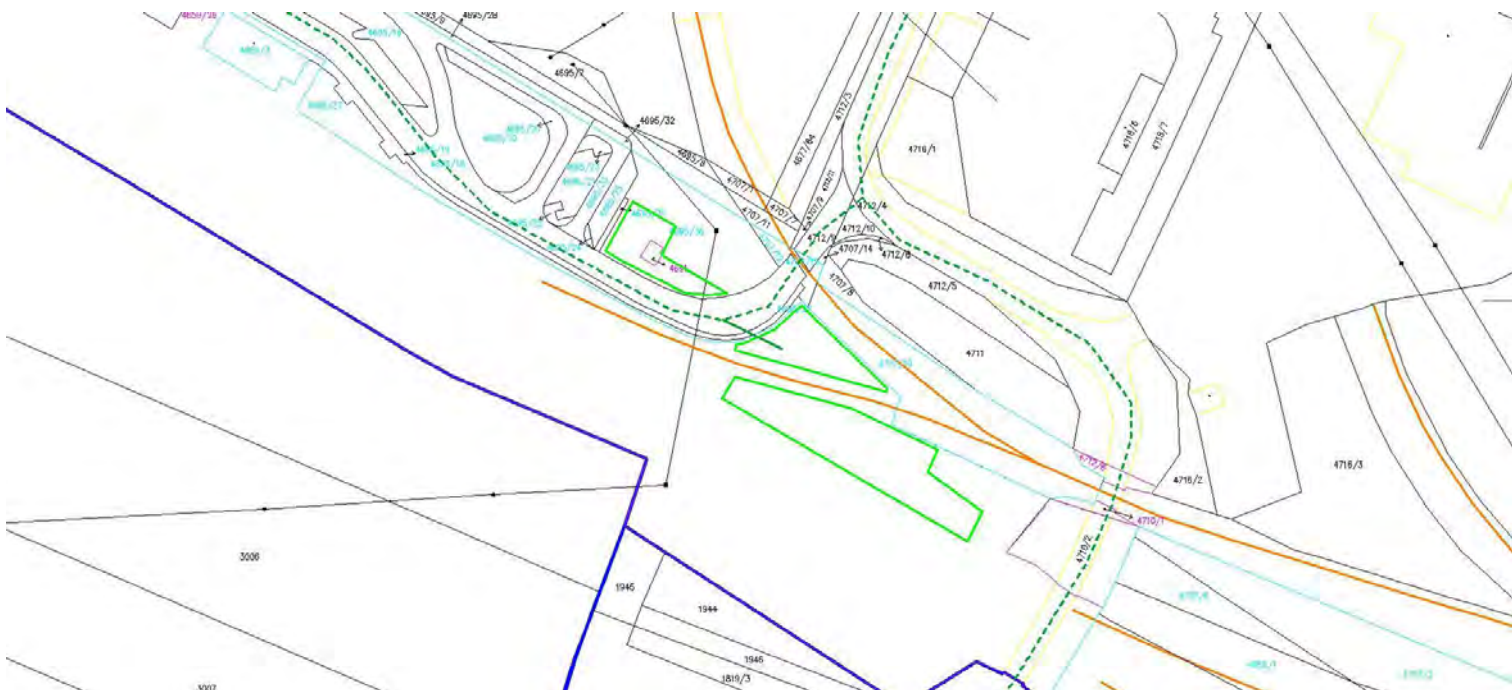
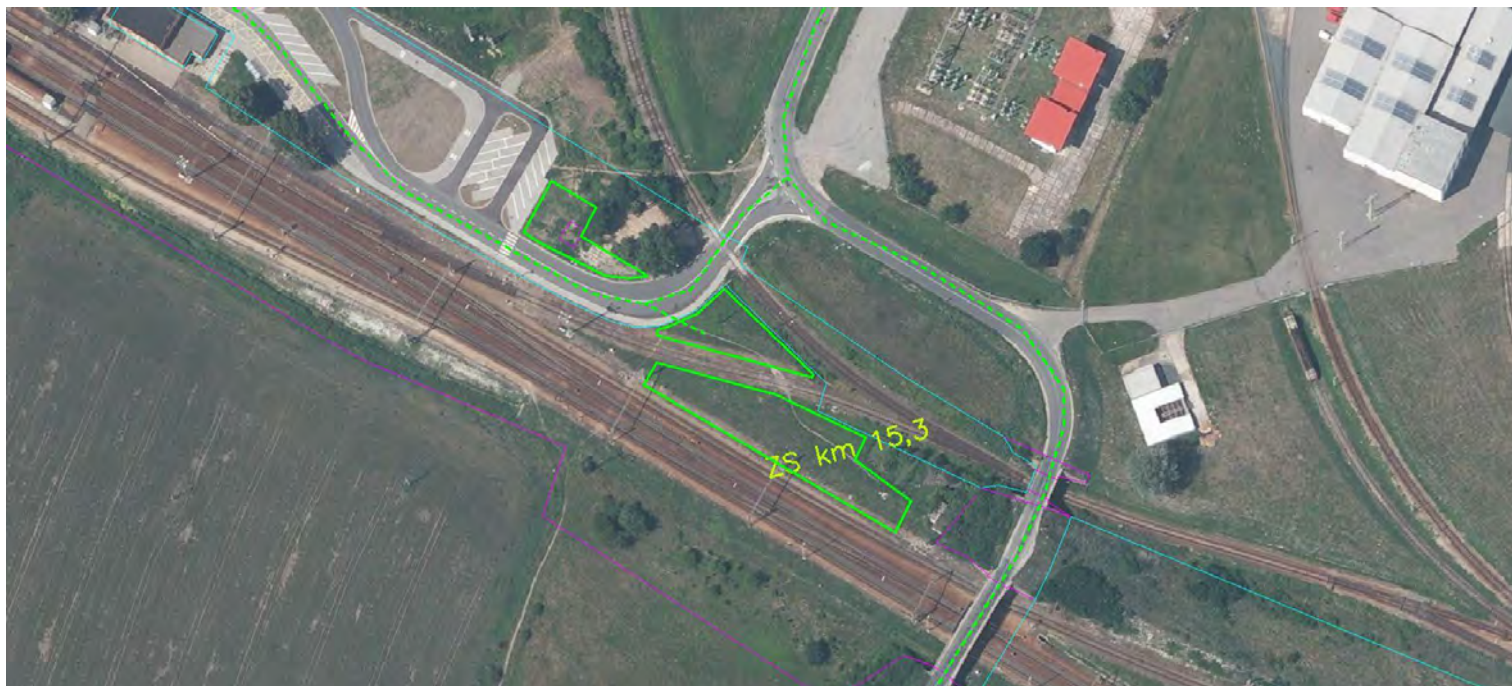
X=-594219.9255 Y=-1192813.9902

X=-594223.8724 Y=-1192811.3271

X=-594216.2747 Y=-1192797.5185

X=-594204.3354 Y=-1192804.5214

parcelní číslo	vlastník	výměra (m ²)	druh pozemku	zůsob využití	zábor (m ²)
4859/11	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	60254	ostatní plocha	dráha	181 + 101
4691	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	60254	ostatní plocha	dráha	96
4695/36	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	1089	orná půda		





Určení: **plocha ZS Hustopeče budoucí nákladíště**

Plocha: 663 m²

Charakter ploch: plocha bude zřízena na začátku stavby v rámci SP0 na nově vybudované nakládkové ploše po demolici budov.

Pozemek: mimodrážní, Město Hustopeče

Dopravní napojení: z ulice Vinařské

Katastrální území: Hustopeče u Brna

Č. parcel: 1249/71, 1249/72, 1249/74, 1249/74, 1247, 1248 – pozemek bude přeparcelován v rámci stavby

Souřadnice lomových bodů plochy:

X=-591757.1857 Y=-1190492.7897

X=-591785.4184 Y=-1190453.8417

X=-591774.2373 Y=-1190445.6732

X=-591746.0142 Y=-1190484.8533





Pracovní vlaky dodavatelů mohou být umístěny po dohodě jednotlivých dodavatelů se stanicí v žst. Hustopeče u Brna, případně po dohodě s vlečkaři krátkodobě na odevzdávkovém kolejišti.

Vzhledem k předpokládanému množství štěrku odtěženého z kolejiště bude v rámci ploch POV vyčleněna plocha pro mobilní recyklační linku pro třídění štěrku z kolejového lože. Umístění je navrženo na okraji průmyslové zóny v žst. Šakvice na ploše nákladíště v km 108,5 - 108,7. V dosahu základny se nachází jeden obytný dům v majetku dráhy. Recyklační základnu je zde možné stínit mobilní protihlukovou stěnou a k zamezení prašnosti používat kropení. Jiné vhodnější místo v dosahu stavby není. Další obytný dům Šakvice 1063/5, Hustopeče je ve vzdálenosti více než 200 m, dle vyjádření KHS z 29.7.2002 (zn.: 1279-133-I/2/2002), týkajícího se obdobné recyklační linky provozované firmou DUFONEV, lze toto zařízení nainstalovat v rovném terénu ve vzdálenosti min. 200 m od obytných budov.

Demontáž a uskladnění jiného vyzískaného materiálu se předpokládá na nákladíšti v žst. Brno dolní nádraží.

Možnosti zdrojů vody a energií

V železniční stanici Hustopeče u Brna jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace, elektrické energie a telefonu. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správcí těchto zařízení. Ve skládkových plochách mimo obvod železniční stanice je zajištění elektrické energie a záměsové, ošetřovací i pitné vody problematické. Proto v případě těchto ploch se počítá s dovozem vody, zajištění elektrické energie se předpokládá především pomocí elektrocentrál. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Betonová směs bude na stavbu dovážena.

Využití stávajících objektů

V železničních stanicích obecně jsou v provozu telefony ČD, které však zpravidla mají pouze místní spojení a tyto linky jsou používány pro potřeby dopravy. Proto nejlepší telefonické spojení je pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

Pro speciální práce profesí sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou zavedeny pro liniové stavby a mají vybudovány dílny a sklady v jednotlivých žst. a využijí je pro stavbu.

Předpokládané lhůty výstavby

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

1.2. Společné objekty a sdružené zařízení staveniště

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

1.3. Elektrická energie

V železničních stanicích jsou možnosti připojení se na stávající rozvody elektrické energie. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích v průběhu výstavby připojeno na stávající rozvody elektrické energie LDSŽ, je nutno dodržet následující postup:

Podmínky připojení odběrného místa je nutno projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa tj. se SŽDC OŘ Brno SEE a se SŽD SŽE ÚS Brno.

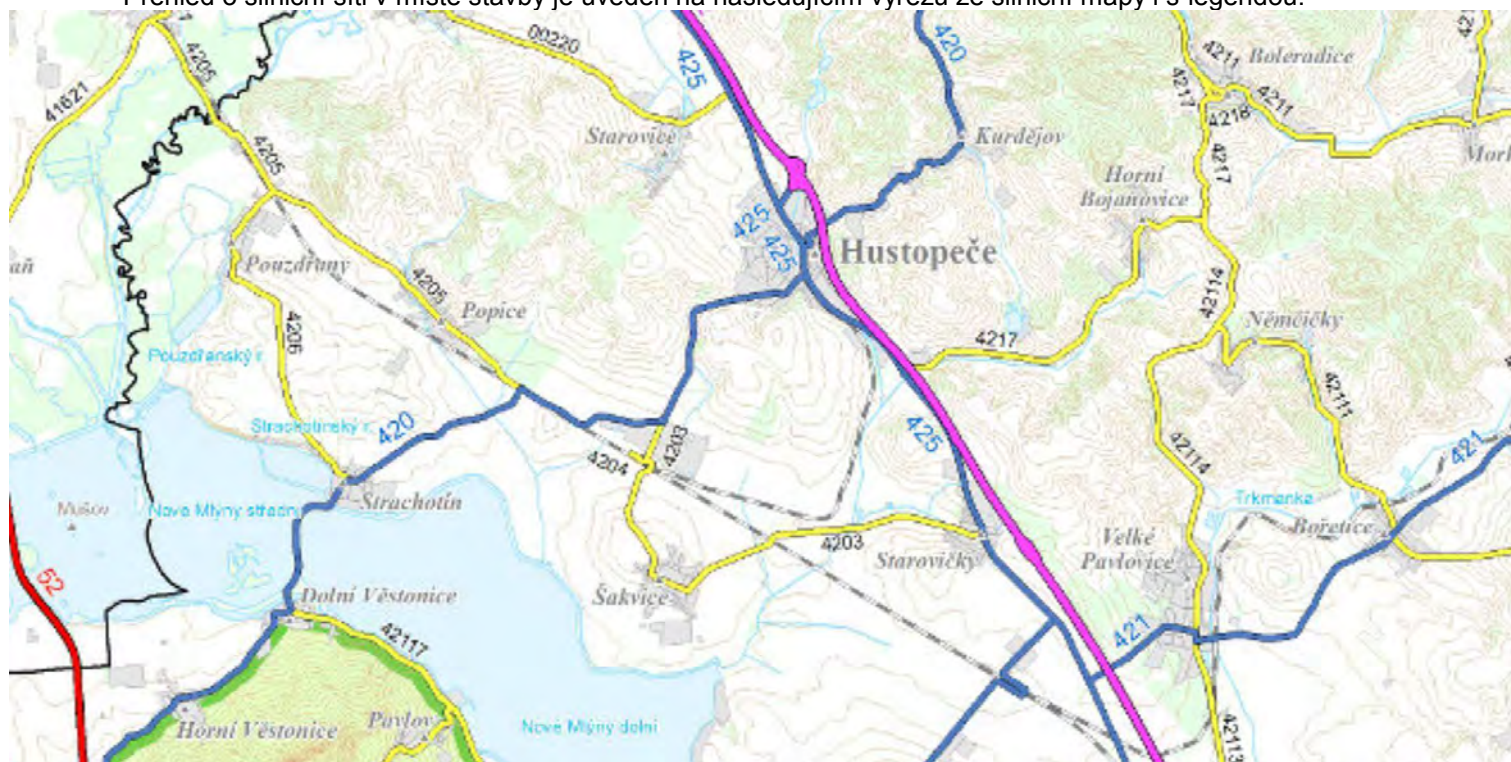
1.4. Dopravní trasy

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

Situace se zákresem dopravních tras byla zaslána k vyjádření uživatelům dotčených komunikací. Na následném obr. jsou čísla používaných silnic a fialovou barvou vyznačeny dopravní trasy stavby. Silnější linkou jsou zakresleny trasy, které budou používány nákladními automobily pro odvoz zeminy a návoz sypkých materiálů. Pouze pro osobní referentská vozidla zhotovitele, investora a kontrolních orgánů stavby budou využívány silnice přes Šakvice, vyznačené tenkou fialovou linkou.



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





ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
ODBOR SILNIČNÍ DATABANKY A NDIC

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

Stavba může používat jako páteřní osy:

- Dálnici D2 a souběžnou
- Silnici II/425

Dále budou pro stavbu používány silnice III třídy a místní a účelové komunikace v zástavbě obcí Hustopeče u Brna a Šakvice dle vyobrazení viz výše.

V rámci stavby bude rekonstruováno 6 přejezdů. 4 přejezdy převádějí přes trať účelové polní cesty, zbylé 2 přejezdy převádějí přes trať komunikace místní (vjezd do areálu stavebnin, prodejny hutního materiálu, trafostanice a na polnosti a dále přejezd účelové cesty napojující ulici Viniční).

Všechny přejezdy budou rekonstruovány souběžně se stavebními úpravami železničního spodku, svršku a odvodnění na celém traťovém úseku, na kterém bude po celou dobu stavby **vyloučena pravidelná železniční doprava**.

Na začátku stavby se budou na traťovém úseku pohybovat pouze pracovní vlaky zhotovitele, kdy bude ještě z koleje prováděna betonáž základů trakčních podpěr a navážení materiál k propustkům. Následně bude pomocí pokladače demontován železniční svršek a rovněž tak na závěr při pokládce a podbíjení nově položeného železničního svršku. Po dobu těchto prací na železničním svršku **budou přejezdy uzavřeny**. Zhotovitel o těchto výlukách informuje uživatele přilehlých polností. V období mezi těmito výlukami se přejezdy zprovozní pro staveništní dopravu i pro pojezd zemědělské techniky.

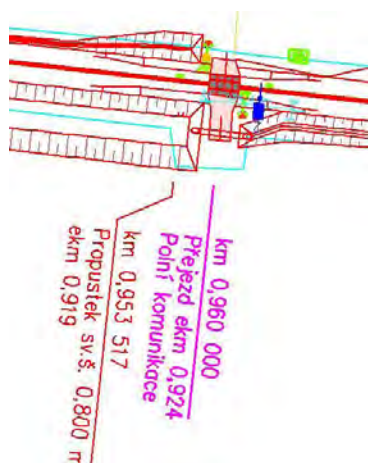
Členění jednotlivých výluk:

- První výlukou přejezdu je rozebrání přejezdové konstrukce, vytržení a odvoz kolejového pole z osy koleje. Vzniklý otvor v koruně silnice se dosype štěrkem a zahutní, aby přejezd byl pro následující období sjízdný pro silniční dopravu se snížením rychlosti na 30 km/h.
- Druhou výlukou přejezdu je realizace spodku a položení nové koleje po vytěžení provizorního zašterkování otvoru, dále podbití koleje, zřízení přejezdové konstrukce a nové silniční konstrukce vně koleje.

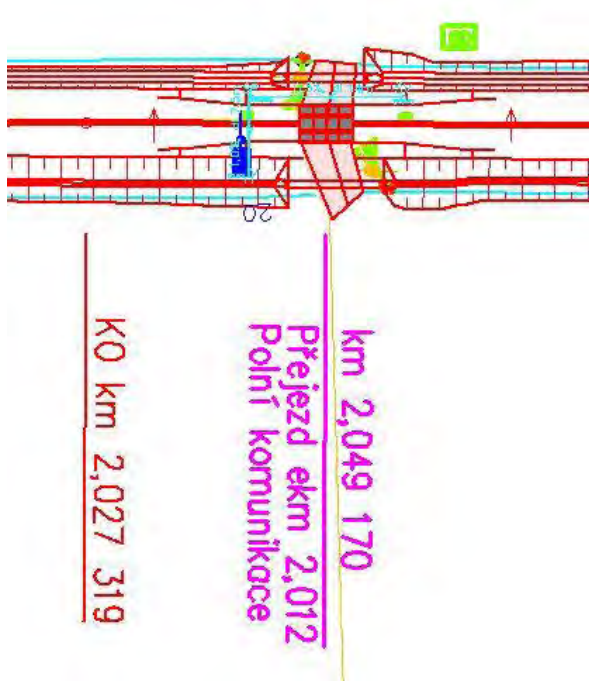
Zhotovitel po dobu stavby vždy zřídí v blízkosti stavební jámy bezpečný provizorní přechod pro pěší, ať již pro pracovníky zhotovitelů firem, tak pro veřejnost.

Přehled jednotlivých přejezdů:

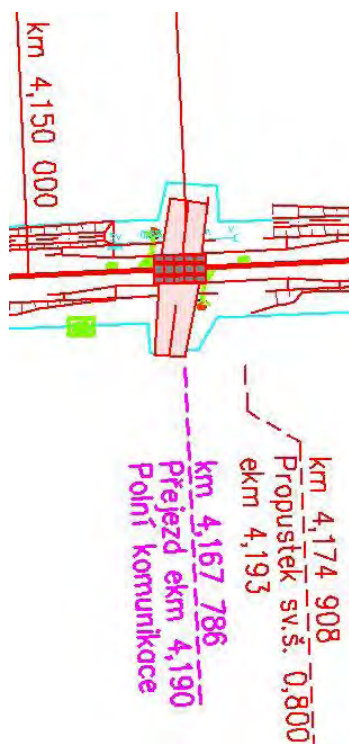
- **Železniční přečhod v km 0,924** – možnost uzavření účelové polní cesty během výluk. Zhotovitel informuje o výlukách uživatele přilehlých polností.



- **Železniční přejezd v km 2,012** – možnost uzavření účelové polní cesty během výluk. Zhotovitel informuje o výlukách uživatele přilehlých polností.

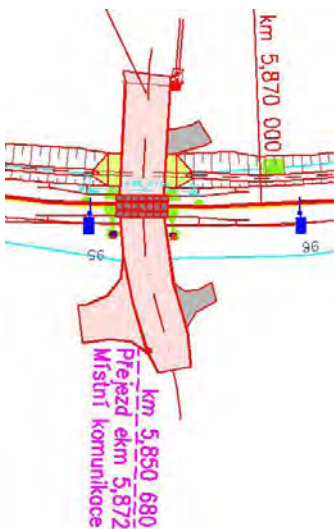


- **Železniční přejezd v km 4,190** – možnost uzavření účelové polní cesty během výluk. Zhotovitel informuje o výlukách uživatele přilehlých polností.

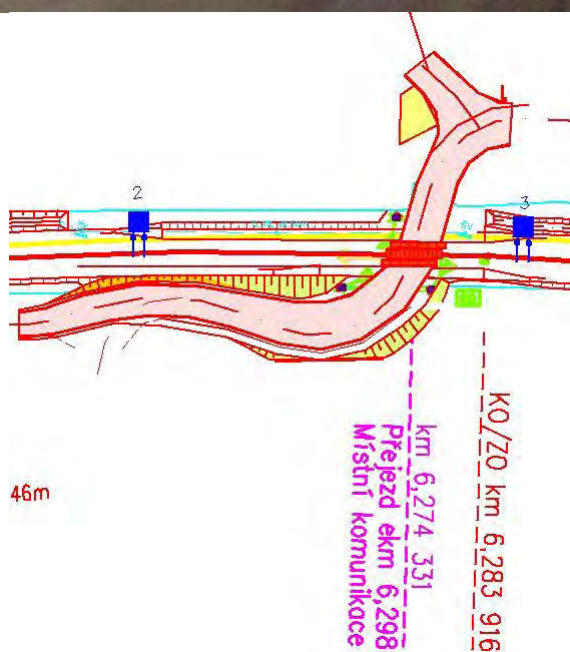


- **Železniční přejezd v km 5,872** – jedná se o místní komunikaci, jediný příjezd do areálu stavebnin, prodejny hutního materiálu, k polnostem a věžové trafostanici. Zhotovitel v dostatečném předstihu informuje uživatele areálu o krátkodobých výlukách na trhání a pokládku kolejových polí, které budou organizovány o víkendu. Ostatní práce budou probíhat tak, aby byl vjezd do areálu zajištěn – období mezi výlukami bude stavební jáma zašterkována a zahutněna v celé šířce, montáž nové přejezdové konstrukce a nový živičný povrch bude realizován po polovinách šířky vozovky.

Zhotovitel po dobu celou stavby zřídí v blízkosti stavební jámy bezpečný provizorní přechod pro pěší, ať již pro pracovníky zhotovitelů firem, tak pro veřejnost.



- **Železniční přejezd v km 6,298** – možnost uzavření účelové cesty na konci ulice Viniční během výluk. Přejezd převádí účelovou cestu, která může být nahrazena objízdnou trasou po ulicích Bratislavská a Viniční. Zhotovitel dopravním značením uzavře tuto účelovou cestu a vyznačí objíždku.



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Výjimku bude tvořit štěrkové lože pod výhybkami (v množství cca 10 m³ na každou výhybku) a v místě stání lokomotiv (ve stanicích a u návěstidel). Materiál z těchto lokalit (včetně navazující podkladní vrstvy zemin) bude odebrán separovaně a předán k **biodegradaci** oprávněné firmě.

1.5. Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení

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

1.6. Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby

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

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

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

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

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

Při provádění stavebních prací platí předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je platný od 01. 10. 2013. Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají patřičná oprávnění a proškolení. Svářeči státní svářečskou zkoušku, řidiči a strojníci mechanismů příslušná oprávnění, totéž strojníci posunujících lokomotiv, strojníci kolejových jeřábů a mechanismů i s poznáním trati.

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

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

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

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

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

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

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

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

Při výstavbě je nutné respektovat ochranná pásma:

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

- pozorovacích objektů ČHMÚ

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

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

do 35 kV – 10m

do 110kV – 15m

do 220kV – 20m.

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

Při realizaci stavby, je nutné brát zřetel na stávající pozemní sítě a tyto je nutné před předáním staveniště řádně vytyčit.

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

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

Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6

předpis SŽDC Bp1 s účinností od 1.10.2013

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

silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

Předpisy SŽDC:

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

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

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

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

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

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

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

„SŽDC E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek“

Předpis SŽDC E2 účinný od 1. ledna 2011 ruší předpis SŽDC (ČD) E2.

„SŽDC E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie“

Předpis SŽDC E4 účinný od 1. ledna 2011 ruší předpis SŽDC (ČD) E4.

„SŽDC E8 Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení“

Předpis SŽDC E8 účinný od 1. května 2013 ruší předpis SŽDC (ČD) E8.

„SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC“

Předpis SŽDC E11 účinný od 1. dubna 2011 ruší předpis SŽDC (ČSD) E11.

„SŽDC E3 Předpis pro trakční napájecí a spínací stanice“

Předpis SŽDC E 3 účinný od 1. ledna 2011 ruší předpis SŽDC (ČD) E 3.

„SŽDC E10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení“

Předpis SŽDC E 10 účinný od 1. ledna 2011 ruší předpis SŽDC (ČD) E 10.

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

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

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

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

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

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

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

„SŽDC S5 Správa mostních celků“

Předpis SŽDC S5 účinný od 1. října 2012 ruší předpis SŽDC (ČD) S5.

„SŽDC S8 Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel“

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

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

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

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

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

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

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

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

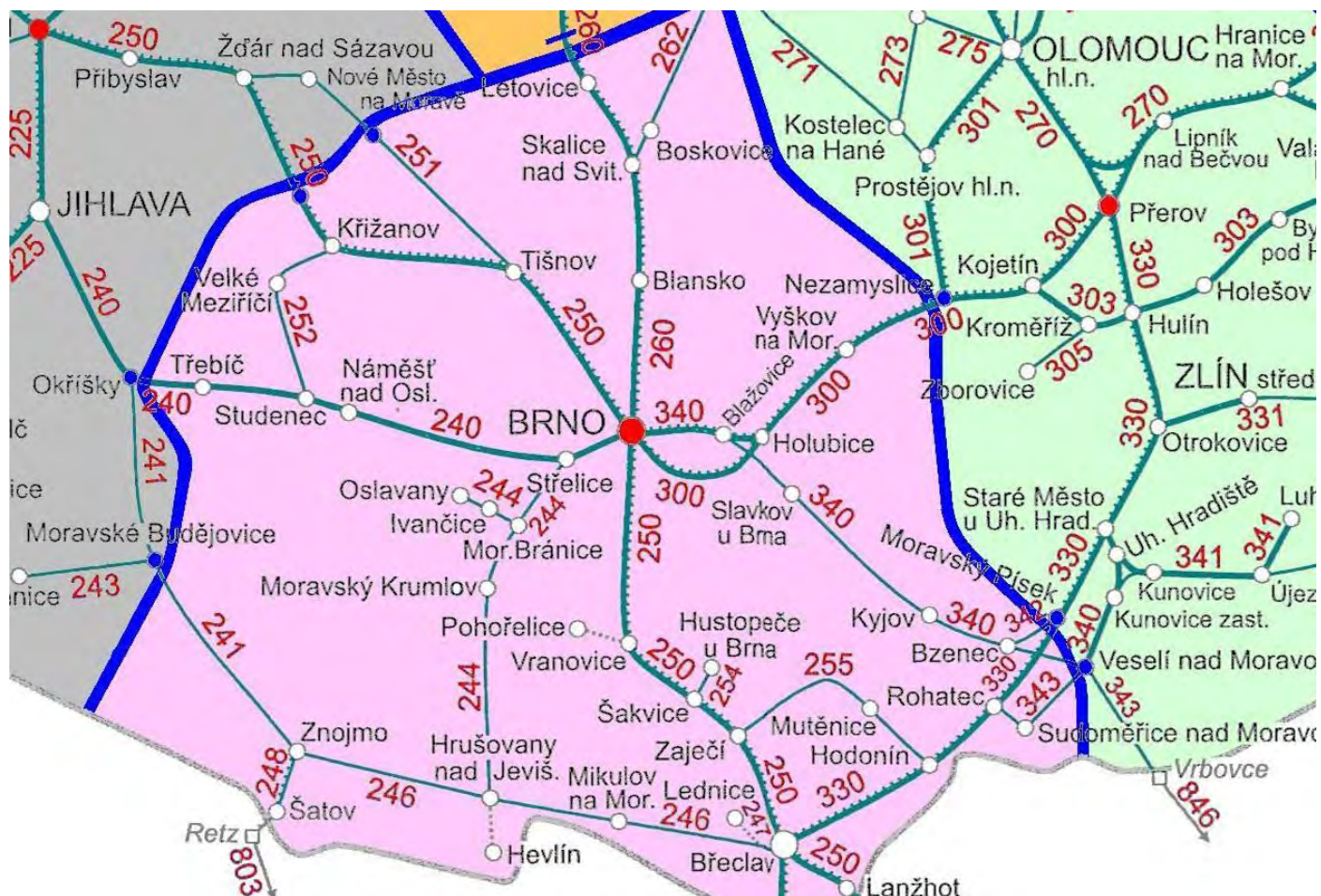
Sociální náležitosti

- lékařská služba v Hustopečích, v Břeclavi a v Brně
- policejní stanice v Hustopečích, v Břeclavi a v Brně
- hasičská záchraná stanice v Hustopečích, v Břeclavi a v Brně

Požární bezpečnost

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

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



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

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

g. vyrozumět uživatele bezprostředně ohrožených – přilehlých nemovitostí o úniku plynu

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

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



Požární hadice

Požární žebřík

Hasicí přístroj

Ohlašovna požáru

Požární výtah



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

Stavba je z hlediska zabezpečení požární ochrany posuzována podle platných norem a předpisů PO, zejména ČSN EN 50110-1, ČSN 73 0802, ČSN 73 0834, TNŽ 34 2612 Ochrana zabezpečovacích zařízení před požárem, ČSN 73 0873, ČSN 65 0201. Dále je postupováno dle „Opatření MV ČSR HSPO“ ze dne 3.1.1984.

1.7. Vliv stavby na životní prostředí

Stavba přinese během vlastní realizace řadu negativních vlivů na životní prostředí. Zejména lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky.

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

Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Seřazené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřazením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřazené brzdy produkující minimum prachového azbestu. Proto o použití vozidel na stavbě musí dodavatelé požádat stavební dozor investora na stavbě po předložení dokladu o garanční prohlídce vozidla. O těchto dokladech bude na stavbě vedena kniha, která může být veřejně kontrolovatelná. Parkování vozidel a mechanizace musí být prováděno s dodržením všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí a to na zpevněných plochách zařízení staveniště viz předchozí kapitoly, zajištěné proti úniku olejů a pohonných hmot nádobami. Tyto parkovací plochy budou dodavatelům smluvně

určeny a stavební dozor investora bude dbát na jejich dodržování. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek.

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

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

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

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

Dobrou organizací práce je možné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou.

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

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

1.8. Rizikové práce a činnosti

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

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

K dorozumívání strojníků a řidičů s pracovníky jsou tito vybaveni radiopojítky a předem jsou na školení BOZP seznámeni s varovnými a dorozumívacími signály.

Kódované signály

Význam	Popis	Vyobrazení
A. Všeobecné signály		
START Pozor Začátek povelu	Obě paže jsou rozpaženy, dlaně obráceny kupředu	
STŮJ Přerušení Konec řízeného pohybu	Pravá paže směřuje vzhůru, s dlaní obrácenou dopředu	
KONEC operace	Obě paže složeny ve výši prsou	
Význam	Popis	Vyobrazení
B. Svislé přemísťování		
NAHORU	Pravá paže směřuje vzhůru s dlaní obrácenou dopředu a pomalu krouží	
STOP Přerušení Konec řízeného pohybu	Pravá paže směřuje dolů s dlaní obrácenou k tělu a pomalu krouží	
SVISLÁ VZDÁLENOST	Ruce udávají příslušnou vzdálenost	

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

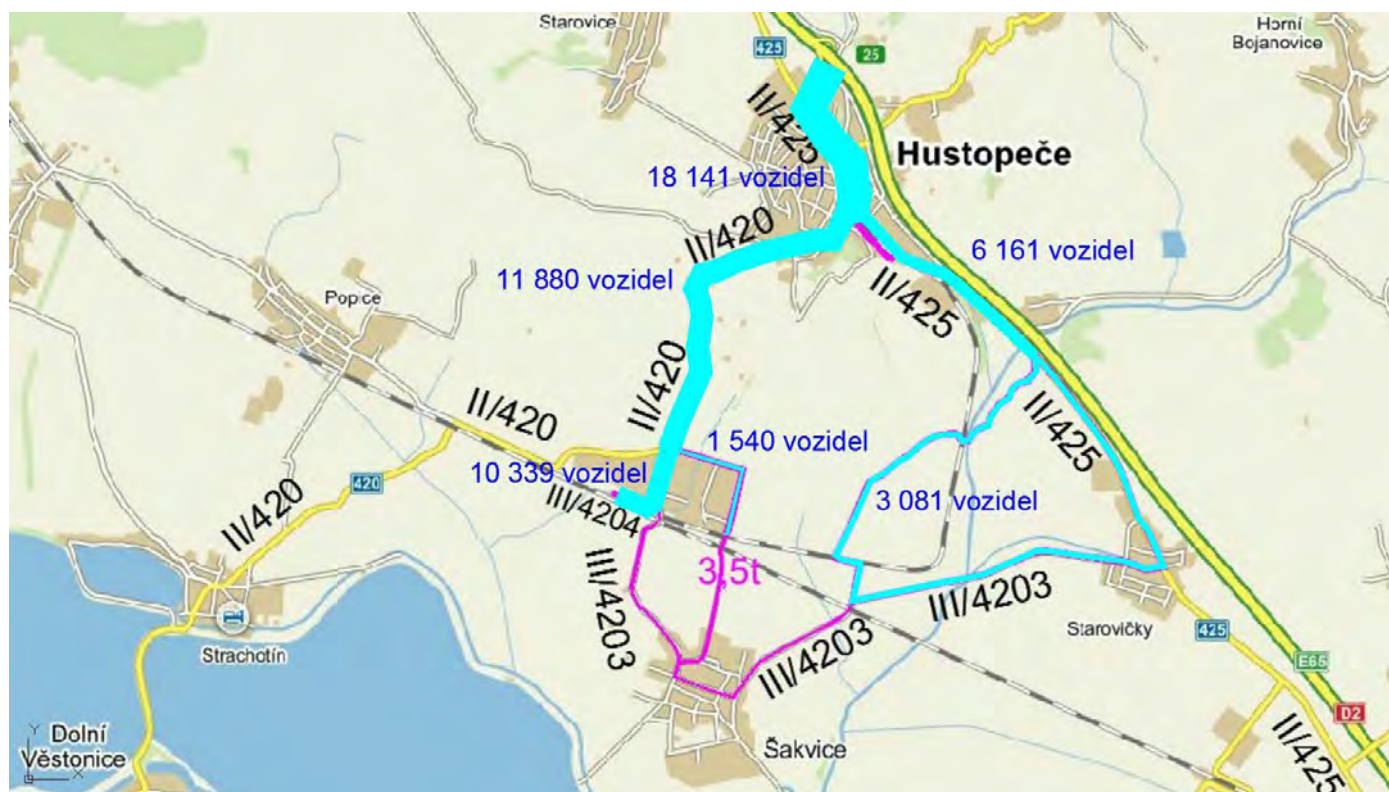
- Pracovníci na této stavbě se pohybují v nerovném terénu, mohou být ohroženi pádem, zřícením, nebo uklouznutím na nerovném povrchu. Případné provizorní dřevěné schodiště i pracoviště musí být opatřeno pevným zábradlím s vizuálními výstražnými prvky.
- Dalším rizikem je riziko elektrické – možný kontakt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

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

Počet vozidel během stavby.

Na základě dotazu Policie ČR na počet nákladních vozidel na dotčených komunikacích byla stanovena následující tabulka a pentagram:

	III/4204	za průmyslovým areálem	II/420 po Hustopeče	III/4203 a první část II/425	křižující komunikace	druhá část II/425	II/425 za Hustopečemi
tuny celkem odvoz zeminy a návoz štěrků	113 732	16 944	130 675	33 888	33 888	67 776	198 451
počet Tatra 815 celkem za 5,5 měsíce výstavby	10 339	1 540	11 880	3 081	3 081	6 161	18 041
Počet Tatra 815 za den (100 pracovních dnů)	103	15	119	31	31	62	180
Počet Tatra 815 za hodinu (8 hodinová směna)	13	2	15	4	4	8	23
Frekvence Tatra 815 (průměrný minutový rozestup vozidel)	5	31	4	16	16	8	3



1. Dopravní technologie po dobu výstavby

1. 1. Zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby: 01. 01. 2018.

Ukončení stavby: 31. 12. 2018.

Doba trvání stavby: 365 dní.

Zkušební provoz a kolaudace: 7 měsíců.

1. 2. Členění stavebních prací

Stavební práce budou probíhat v roce 2018. Jsou členěny do deseti základních stavebních postupů, kterým budou předcházet přípravná období.

Takto vysoký počet stavebních postupů je dán skutečností, že v železniční stanici Šakvice bude nutné dobudovat chybějící kolejové spojky na obou zhlavích a stávající kolejové spojky na těchto zhlavích bude třeba vybudovat jinde.

Postupy prací si vynutí nepřetržitá výluka traťových kolejí. V mezistaničním úseku Hustopeče u Brna – Šakvice se předpokládá jednokolejný provoz v souhrnné délce 24 týdnů. Tato nepřetržitá výluka traťové koleje Hustopeče u Brna – Šakvice bude probíhat souběžně se stavebními postupy SP 01 – SP 06, ve kterých bude realizována železniční stanice Šakvice. V mezistaničním úseku Zaječín – Šakvice se předpokládá jednokolejný provoz v souhrnné délce 6 týdnů. V mezistaničním úseku Šakvice – Vranovice se předpokládá jednokolejný provoz v souhrnné délce 2 týdnů.

Jednokolejný provoz v úsecích Zaječín – Šakvice a Šakvice – Vranovice bude probíhat vždy maximálně v jednom mezistaničním úseku současně. V žst. Šakvice budou k dispozici vždy minimálně 2 průjezdné dopravní koleje.

Vlečkový areál bude možno obsluhovat nepřetržitě (s dílčími omezeními dle jednotlivých SP) mimo 1 týden, kdy bude realizován SP 05a.

Po dobu výstavby bude **žst. Šakvice obsazena výpravčím**.

Rozdělení stavby do **stavebních postupů** je patrné z následujícího časového harmonogramu.

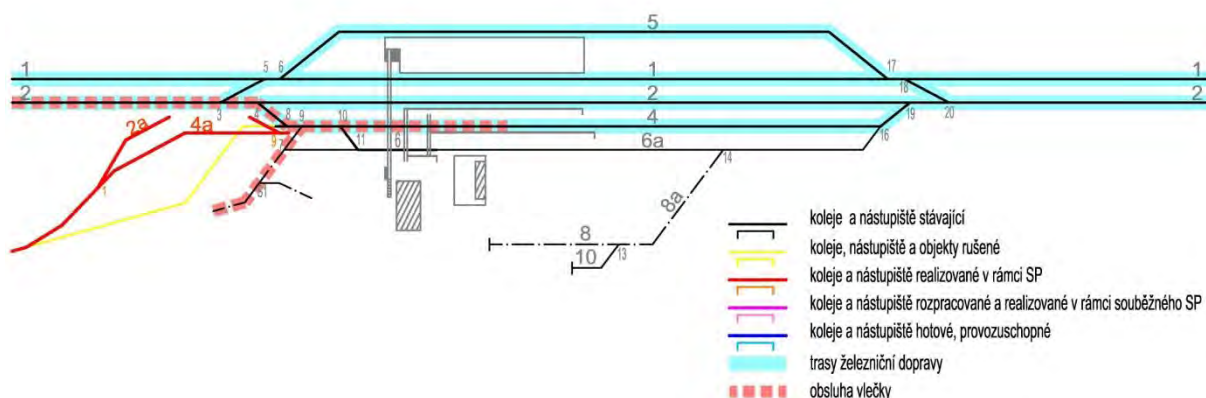
Obrázek 1 Časový harmonogram výstavby

SP	Náplň	Rok/měsíc 2018												Rok/měsíc 2019											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
SP 0	Plochy ZS, kácení, přeložky sítí, krátké výluky pro přípravné práce.																								
SP 01	Výhybky 1 a 9, nové napojení na Hustopeče. Celá stávající stanice v provozu, obsluha vlečky stávající.																								
SP 01a	Traťový úsek Šakvice - Hustopeče u Brna, vč. žst. Hustopeče. Výluka trati do žst. Hustopeče.																								
SP 02	Výhybky 21, 22.																								
SP 03	Výhybky 19, 23.																								
SP 04	Výhybky 3, 4, 5, 6 a 400 m kol. 2 směr Břeclav. Vlečka obsluhována ve směru od Brna.																								
SP 05	Výhybky 2, 7 a 400 m kol. 1 směr Břeclav. Vlečka obsluhována ve směru od Brna.																								
SP 05a	Vlečka vyloučena jeden týden na položení výhybky 11, části kolejí a provizorního kolejnicového zarážedla.																								
SP 06	Kolej č. 4, nové ostrovní nástupiště, první část podchodu. Provizorní přístup pro cestující 10 týdnů stávajícím podchodem, 6 týdnů provizorním přístupem s dozorcem nástupiště vybaveným zábranami proti vstupu do dopravní koleje.																								
SP 07	Demolice výhybek 20, 19, propojení a výhybka č. 20.																								
SP 08	Výhybka 18.																								
SP 09	Druhá část podchodu, kolejová spojení.																								
SP 10	Dokončovací práce.																								
Dokonč. práce, kompl. vyzkouš., kolaudace - 1 měsíc.																									
Zkušební provoz - 6 měsíců.																									

1. 3. Stavební postupy

Stavební postup SP 0

Přípravné práce	
Místo	<i>Obvod a ochranné pásmo dráhy v traťových úsecích Hustopeče u Brna – Šakvice, Zaječí – Šakvice a Šakvice – Vranovice.</i>
Rozsah prací	<p><i>V tomto přípravném stavebním postupu SP 0 se v realizovaném úseku provedou práce, které je možno realizovat bez omezení železniční dopravy a které jsou nezbytné pro hladký nástup hlavních stavebních prací v rámci výlukových činností následujících stavebních postupů. Jedná se zejména o zřízení areálů zařízení stavenišť, zřízení skládkových ploch, navážka prvního nezbytného materiálu, nájezd techniky, geodetické a vytyčovací práce, práce na montážních základnách a v dílnách, přeložky inženýrských sítí mimo železniční kolejiště. Mohou být zahájeny práce na stavebních úpravách objektů.</i></p> <p><i>Zvláštním případem přípravných prací je kácení zeleně a náhradní výsadby, které musí být prováděny v předstihu před zahájením stavby v období vegetačního klidu.</i></p> <p><i>V tomto SP budou přichystány kontejnery pro potřeby provizorního zabezpečovacího zařízení, které bude dle potřeby využíváno ve všech následujících SP.</i></p>
Délka stavebního postupu	<i>76 dnů, 01. 01. 2018 až 17. 03. 2018</i>
Výluky traťových kolejí	<i>Bez nároku.</i>
Výluky staničních kolejí	<i>Bez nároku.</i>
Činnost zabezpečovacího zařízení	<i>Bez omezení.</i>
Odstavení mechanismů	<i>Bez požadavků na odstavení mechanismů.</i>
Přístup ke staveništi	<i>Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.</i>
Omezení rychlosti	<i>Bez požadavků na omezení rychlosti.</i>
Dopravní opatření	<i>Bez požadavků na dopravní opatření.</i>

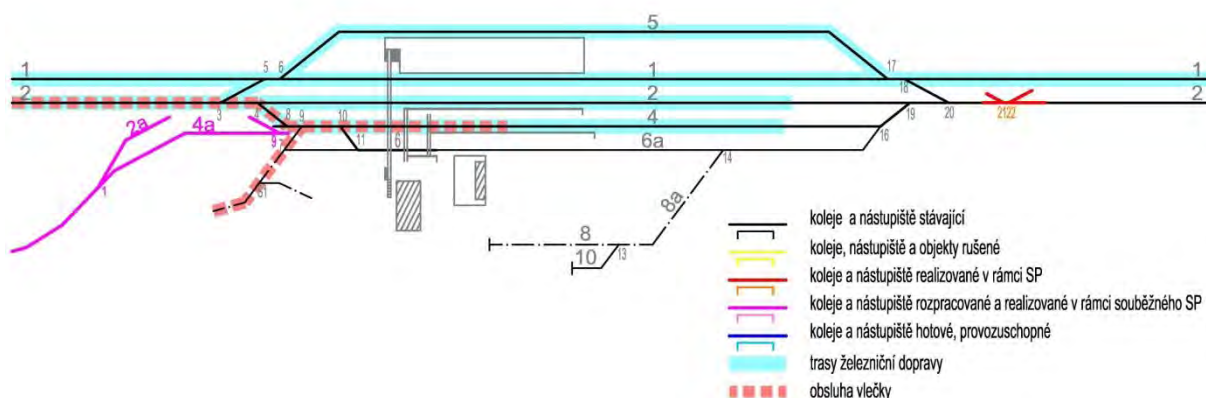
Stavební postup SP 01**Obrázek 2** Stavební postup SP 01

Výstavba, žst. Šakvice (napojení na Hustopeče u Brna)	
Místo	<i>Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Hustopeče u Brna – Šakvice.</i>
Rozsah prací	<i>V tomto SP 01 se realizují práce na novém zaústění trati z žst. Hustopeče u Brna do žst. Šakvice v takovém rozsahu, díky kterému nedojde k vyloučení žádné části žst. Šakvice, která je využívána vlaky ve směru Břeclav – Brno hl. n. (neplatí v době souběhu s ostatními SP). Dojde k instalaci výhybek č. 1 a 9 v žst. Šakvice a rekonstrukci koleje v záhlaví ve směru na žst. Hustopeče u Brna.</i>
Délka stavebního postupu	<i>37 dnů, 18. 03. 2018 až 23. 04. 2018 (souběžně s SP 01a)</i>
Výluky traťových kolejí	<i>Bez nároku.</i>
Výluky staničních kolejí	<i>Bez nároku.</i>
Činnost zabezpečovacího zařízení	<i>Aktivováno provizorní zabezpečovací zařízení v žst. Šakvice.</i>
Odstavení mechanismů	<i>Žst. Šakvice.</i>
Přístup ke staveništi	<i>Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.</i>
Omezení rychlosti	<i>Bez požadavků na omezení rychlosti.</i>
Dopravní opatření	<i>Bez požadavků na dopravní opatření.</i>

Stavební postup SP 01a

Výstavba, traťový úsek Hustopeče u Brna – Šakvice, žst. Hustopeče u Brna	
Místo	<i>Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Hustopeče u Brna – Šakvice.</i>
Rozsah prací	<i>V tomto SP 01a dojde k realizaci celého úseku Hustopeče u Brna – Šakvice, včetně žst. Hustopeče.</i>
Délka stavebního postupu	<i>167 dnů, 18. 03. 2018 až 31. 08. 2018</i>
Výluky traťových kolejí	<i>Nepřetržitá výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Hustopeče u Brna – Šakvice.</i>
Výluky staničních kolejí	<i>Nepřetržitá výluka všech kolejí v žst. Hustopeče u Brna.</i>
Činnost zabezpečovacího zařízení	<i>Zabezpečovací zařízení vyloučeno z provozu.</i>
Odstavení mechanismů	<i>Žst. Šakvice.</i>
Přístup ke staveništi	<i>Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.</i>
Omezení rychlosti	<i>Bez požadavků na omezení rychlosti.</i>
Dopravní opatření	<i>Jízdy vlaků v úseku Hustopeče u Brna – Šakvice zrušeny. Za Os vlaky zavedena NAD. Nákladní vlaky odřeknuty.</i>

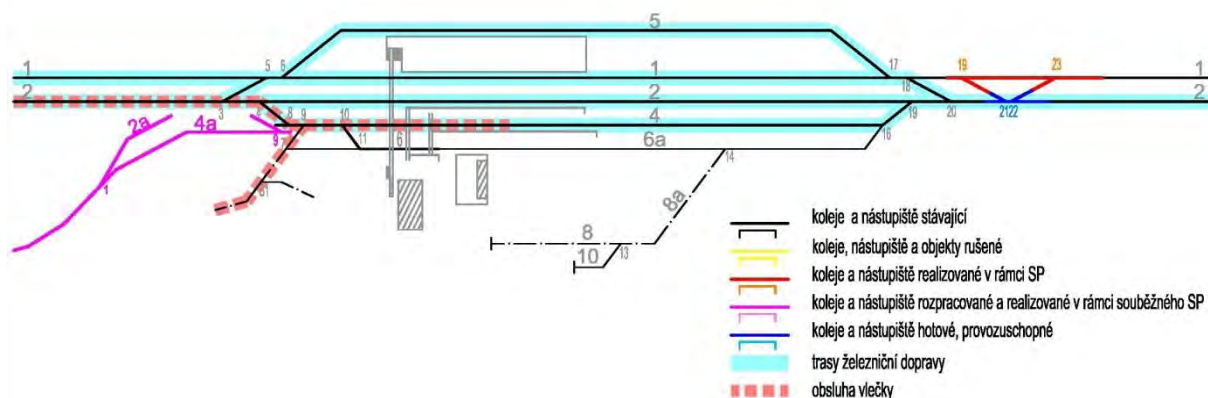
Stavební postup SP 02



Obrázek 3 Stavební postup SP 02

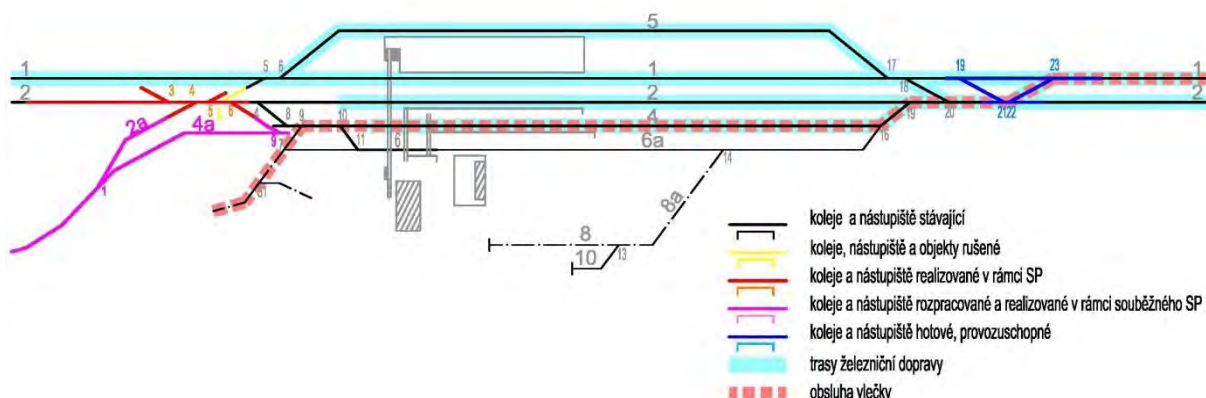
Výstavba, žst. Šakvice (zhlaví a záhlaví ve směru na Vranovice)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Zaječí – Vranovice.
Rozsah prací	V tomto SP 02 dojde k instalaci dvou výhybek ve zhlaví a současném záhlaví žst. Šakvice ve směru na Vranovice, a to mezi 2. staniční a 2. traťovou kolejí.
Délka stavebního postupu	7 dnů, 18. 03. 2018 až 24. 03. 2018 (souběžně s SP 01a)
Výluky traťových kolejí	Nepřetržitá výluka 2. traťové koleje v mezistaničním úseku Šakvice – Vranovice.
Výluky staničních kolejí	V žst. Šakvice k dispozici: 4 dopravní koleje ve směru od Zaječí, 2 dopravní koleje ve směru od Vranovic.
Činnost zabezpečovacího zařízení	V žst. Šakvice v provozu provizorní zabezpečovací zařízení.
Odstavení mechanismů	Žst. Šakvice.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Omezení rychlosti	V nezbytně dlouhém úseku snížena rychlost na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Jízdy vlaků mezi žst. Šakvice a žst. Vranovice přizpůsobeny jednokolejnému provozu.</p> <p>U vlaků kategorie Os jezdících v celém úseku Břeclav – Brno by maximální zpoždění nemělo překročit 10 minut. U vlaků Sp, R a EC by zpoždění nemělo překročit 5 minut.</p> <p>U Os vlaků, které jsou končící a výchozí v žst. Šakvice a jezdí v období přepravní špičky, by zpoždění pravděpodobně překročilo 10 minut.</p> <p>V tomto SP budou navíc v žst. Šakvice ve směru od Vranovic k dispozici pouze 2 dopravní koleje a odstavení soupravy v žst. Šakvice by bylo problematické. Proto jsou navrženy varianty:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zkrácení tras Os vlaků do Vranovic. Za tyto Os vlaky v úseku Šakvice – Vranovice zavést NAD. Prodloužení tras Os vlaků do Zaječí jako Sv, kde je k dispozici dostatek dopravních kolejí na delší odstavení soupravy.

Stavební postup SP 03



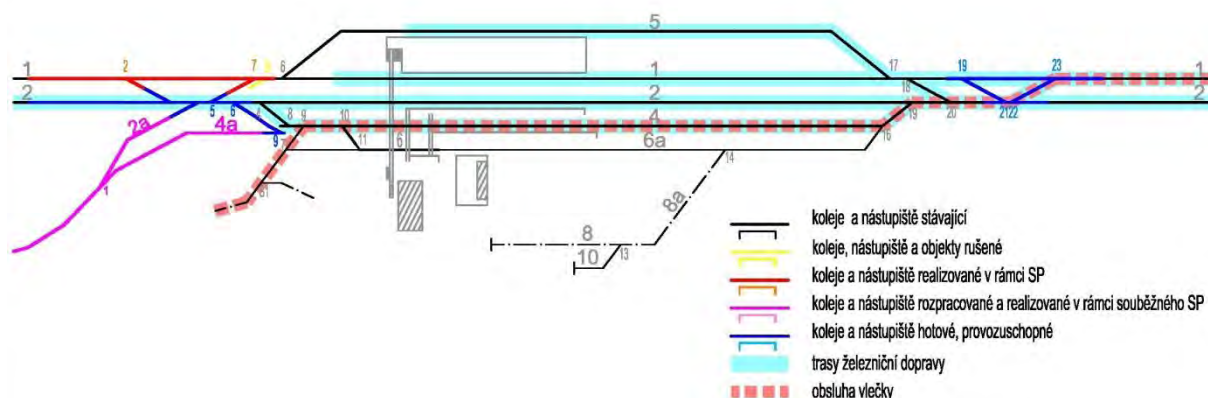
Obrázek 4 Stavební postup SP 03

Výstavba, žst. Šakvice (zhlaví a záhlaví ve směru na Vranovice)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Zaječí – Vranovice.
Rozsah prací	V tomto SP 03 dojde k instalaci dvou výhybek ve zhlaví a současném záhlaví žst. Šakvice ve směru na Vranovice, a to mezi 1. staniční a 1. traťovou kolejí.
Délka stavebního postupu	7 dnů, 25. 03. 2018 až 31. 03. 2018 (souběžně s SP 01a)
Výluky traťových kolejí	Nepřetržitá výluka 1. traťové koleje v mezistaničním úseku Šakvice – Vranovice.
Výluky staničních kolejí	Bez nároku.
Činnost zabezpečovacího zařízení	V žst. Šakvice v provozu provizorní zabezpečovací zařízení.
Odstavení mechanismů	Žst. Šakvice.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Omezení rychlosti	V nezbytně dlouhém úseku snížena rychlost na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Jízdy vlaků mezi žst. Šakvice a žst. Vranovice přizpůsobeny jednokolejnému provozu.</p> <p>U vlaků kategorie Os jezdících v celém úseku Břeclav – Brno by maximální zpoždění nemělo překročit 10 minut. U vlaků Sp, R a EC by zpoždění nemělo překročit 5 minut.</p> <p>U Os vlaků, které jsou končící a výchozí v žst. Šakvice a jezdí v období přepravní špičky, by zpoždění pravděpodobně překročilo 10 minut.</p> <p>V tomto SP budou navíc v žst. Šakvice ve směru od Vranovic k dispozici pouze 2 dopravní koleje a odstavení soupravy v žst. Šakvice by bylo problematické. Proto jsou navrženy varianty:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zkrácení tras Os vlaků do Vranovic. Za tyto Os vlaky v úseku Šakvice – Vranovice zavést NAD. Prodloužení tras Os vlaků do Zaječí jako Sv, kde je k dispozici dostatek dopravních kolejí na delší odstavení soupravy.

Stavební postup SP 04**Obrázek 5** Stavební postup SP 04

Výstavba, žst. Šakvice (zhlaví a záhlaví ve směru na Zaječí)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Zaječí – Vranovice.
Rozsah prací	V tomto SP 04 dojde k instalaci čtyř výhybek ve zhlaví a současném záhlaví žst. Šakvice ve směru na Zaječí, a to mezi 2. staniční a 2. traťovou kolejí. Dále ve stejném místě dojde k rekonstrukci přibližně 400 m koleje.
Délka stavebního postupu	22 dnů, 01. 04. 2018 až 22. 04. 2018 (souběžně s SP 01a)
Výluky traťových kolejí	Nepřetržitá výluka 2. traťové koleje v mezistaničním úseku Zaječí – Šakvice.
Výluky staničních kolejí	V žst. Šakvice k dispozici: 2 dopravní koleje ve směru od Zaječí, 4 dopravní koleje ve směru od Vranovic.
Činnost zabezpečovacího zařízení	V žst. Šakvice v provozu provizorní zabezpečovací zařízení.
Odstavení mechanismů	Žst. Šakvice.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Omezení rychlosti	V nezbytně dlouhém úseku snížena rychlost na 50 km/h.
Dopravní opatření	Jízdy vlaků mezi žst. Zaječí a žst. Šakvice přizpůsobeny jednokolejnému provozu. U všech vlaků osobní dopravy by zpoždění nemělo překročit 5 minut. Pouze u několika Os jezdicích v období přepravní špičky by mohlo být zpoždění vyšší, přičemž by nemělo přesáhnout 10 minut.

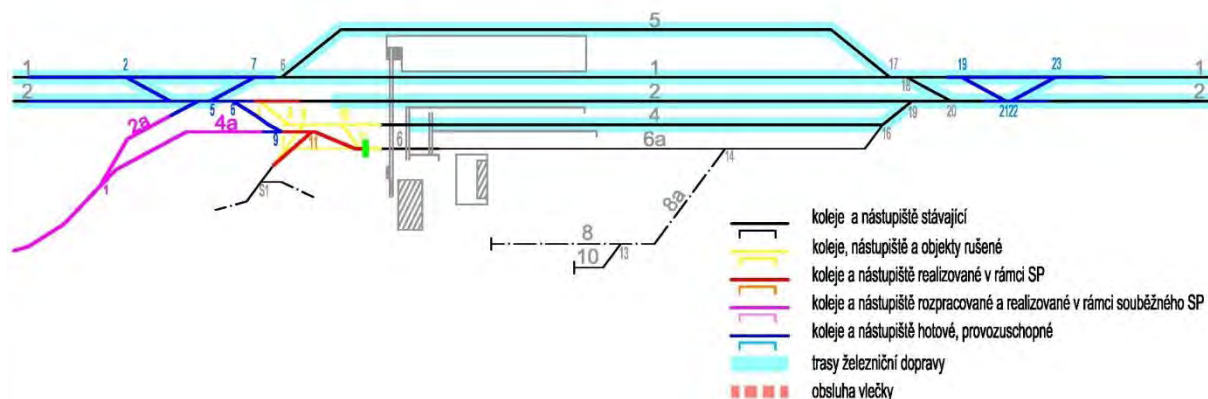
Stavební postup SP 05



Obrázek 6 Stavební postup SP 05

Výstavba, žst. Šakvice (zhlaví a záhlaví ve směru na Zaječí)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Zaječí – Vranovice.
Rozsah prací	V tomto SP 05 dojde k instalaci dvou výhybek ve zhlaví a současném záhlaví žst. Šakvice ve směru na Zaječí, a to mezi 1. staniční a 1. traťovou kolejí. Dále ve stejném místě dojde k rekonstrukci přibližně 400 m koleje.
Délka stavebního postupu	22 dnů, 23. 04. 2018 až 14. 05. 2018 (souběžně s SP 01a)
Výluky traťových kolejí	Nepřetržitá výluka 1. traťové koleje v mezistaničním úseku Zaječí – Šakvice.
Výluky staničních kolejí	V žst. Šakvice k dispozici: 2 dopravní koleje ve směru od Zaječí, 4 dopravní koleje ve směru od Vranovic.
Činnost zabezpečovacího zařízení	V žst. Šakvice v provozu provizorní zabezpečovací zařízení.
Odstavení mechanismů	Žst. Šakvice.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Omezení rychlosti	V nezbytně dlouhém úseku snížena rychlost na 50 km/h.
Dopravní opatření	Jízdy vlaků mezi žst. Zaječí a žst. Šakvice přizpůsobeny jednokolejnému provozu. U všech vlaků osobní dopravy by zpoždění nemělo překročit 5 minut. Pouze u několika Os jezdicích v období přepravní špičky by mohlo být zpoždění vyšší, přičemž by nemělo přesáhnout 10 minut.

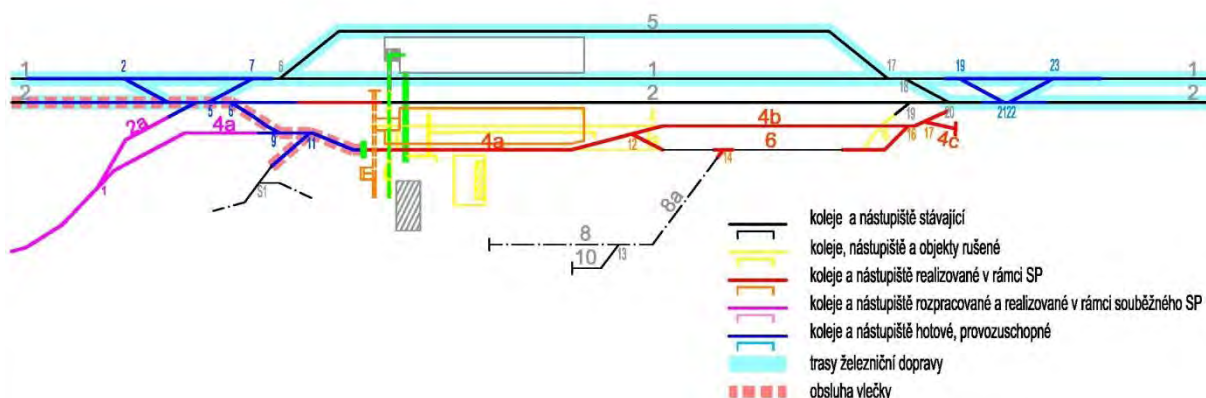
Stavební postup SP 05a



Obrázek 7 Stavební postup SP 05a

Výstavba, žst. Šakvice (zhlaví ve směru na Zaječí)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Zaječí – Vranovice.
Rozsah prací	V tomto SP 05a dojde k instalaci nové výhybky, pomocí které bude do stanice zaústěný vlečkový areál. Zároveň dojde k demontáži 5 současných výhybek v břeclavském zhlaví.
Délka stavebního postupu	7 dnů, 15. 05. 2018 až 21. 05. 2018 (souběžně s SP 01a)
Výluky traťových kolejí	Bez nároku.
Výluky staničních kolejí	V žst. Šakvice k dispozici: 2 dopravní koleje ve směru od Zaječí, 4 dopravní koleje ve směru od Vranovic.
Činnost zabezpečovacího zařízení	V žst. Šakvice v provozu provizorní zabezpečovací zařízení.
Odstavení mechanismů	Žst. Šakvice.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Omezení rychlosti	V nezbytně dlouhém úseku snížena rychlost na 50 km/h.
Dopravní opatření	Jediná omezení pro vlaky jedoucí na trase Břeclav – Brno zde plynou se snížené rychlosti v nezbytně dlouhém úseku a ze sníženého počtu průjezdných dopravních kolejí ve stanici. Zpoždění u všech vlaků by se mělo pohybovat maximálně v řádu minut. V tomto SP nebude možno obsluhovat vlečkový areál.

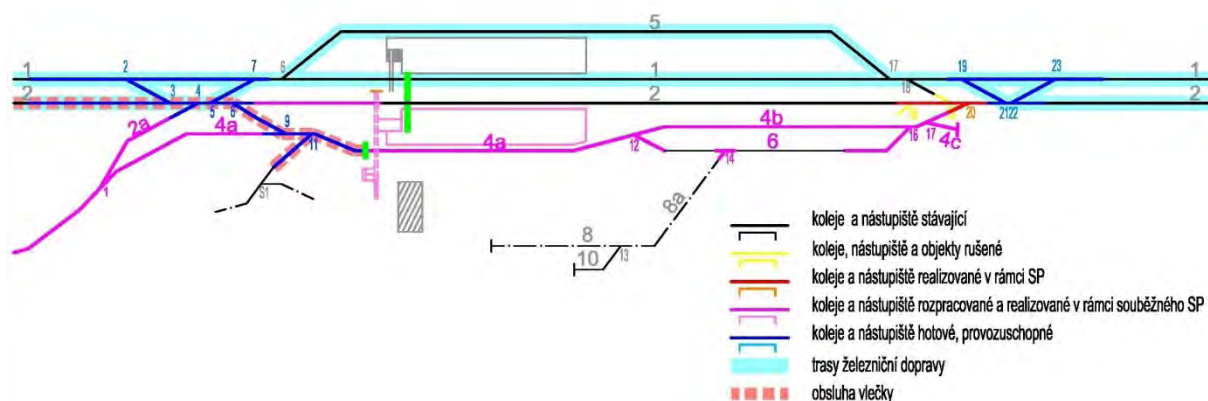
Stavební postup SP 06



Obrázek 8 Stavební postup SP 06

Výstavba, žst. Šakvice	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Zaječí – Vranovice.
Rozsah prací	V tomto SP 06 budou provedeny rekonstrukce ve stávajících staničních kolejích č. 2, 4, 6 a 6a. Zároveň dojde k vybudování nového ostrovního nástupiště a k vybudování části nového podchodu.
Délka stavebního postupu	101 dnů, 22. 05. 2018 až 31. 08. 2018 (souběžně s SP 01a)
Výluky traťových kolejí	Bez nároku.
Výluky staničních kolejí	V žst. Šakvice k dispozici 2 průjezdné dopravní koleje.
Činnost zabezpečovacího zařízení	V žst. Šakvice v provozu provizorní zabezpečovací zařízení.
Odstavení mechanismů	Žst. Šakvice.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Omezení rychlosti	V nezbytně dlouhém úseku snížena rychlost na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Jediná omezení pro vlaky jedoucí na trase Břeclav – Brno zde plynou se sníženou rychlostí v nezbytně dlouhém úseku a ze sníženého počtu průjezdných dopravních kolejí ve stanici.</p> <p>Zpoždění u všech vlaků by se mělo pohybovat maximálně v řádu minut.</p> <p>U Os vlaků, které jsou končící a výchozí v žst. Šakvice a jezdí v období přepravní špičky, by bylo problematické odstavení souprav v žst. Šakvice, kde jsou k dispozici pouze 2 dopravní koleje. Proto je navrženo prodloužení tras Os vlaků do Zaječí jako Sv, kde je k dispozici dostatek dopravních kolejí na delší odstavení soupravy.</p> <p>K přístupu na stávající ostrovní nástupiště bude v první části tohoto SP využíván stávající podchod. Až v posledních 6 týdnech tohoto SP bude pro příchod cestujících sloužit provizorní úrovňový přechod střežený dozorcem nástupiště, přičemž tento přechod bude vybaven zábranami proti vstupu do dopravní koleje.</p> <p>Vlečkový areál bude moci být obsluhován, avšak pouze omezeně. Skupiny o více vozech bude nutno přistavovat po částech. Vhodné bude vlečku obsluhovat v noci, jelikož vozy budou moci být na delší dobu odstaveny na předjízdňé koleji.</p>

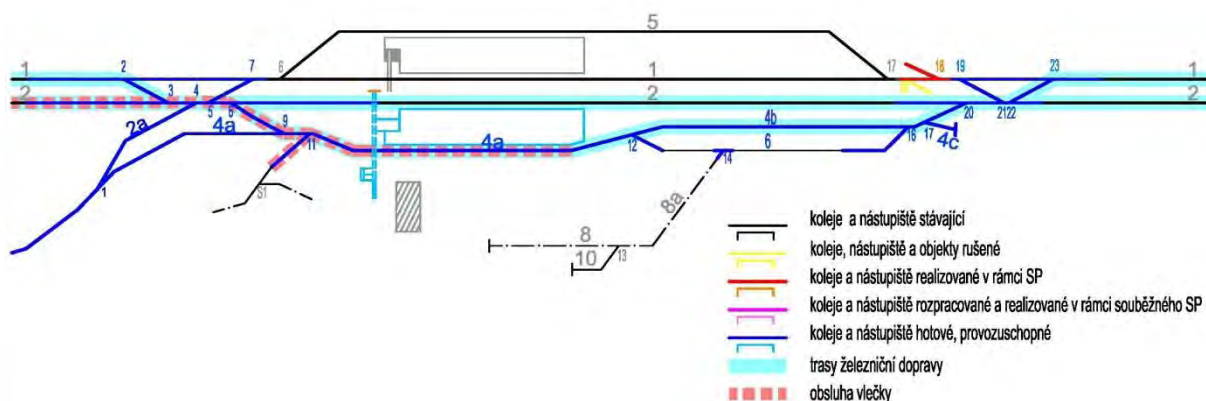
Stavební postup SP 07



Obrázek 9 Stavební postup SP 07

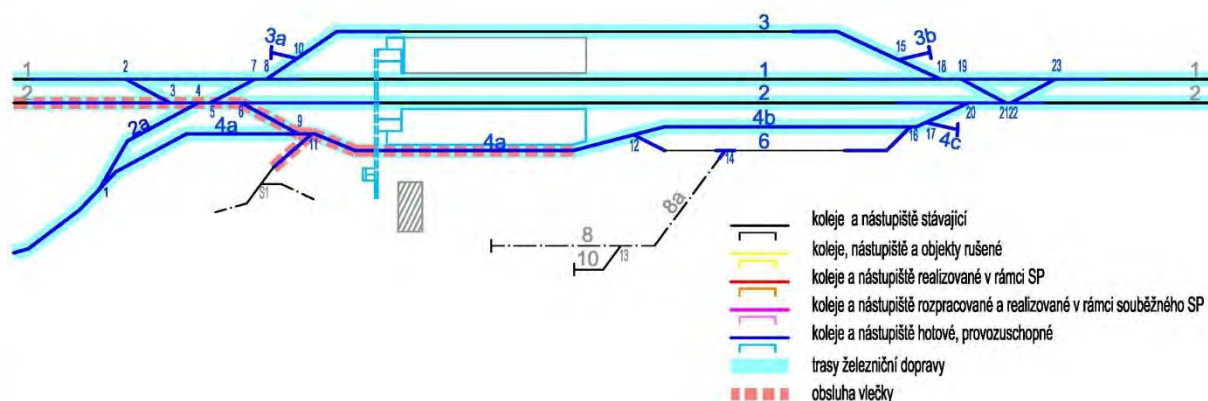
Výstavba, žst. Šakvice (zhlaví ve směru na Vranovice)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Zaječí – Vranovice.
Rozsah prací	V tomto SP 07 dojde k instalaci nové výhybky v brněnském zhlaví žst. Šakvice, a to mezi 2. staniční a 2. traťovou kolejí. Zároveň dojde ve stejném místě k demontáži jedné současné výhybky.
Délka stavebního postupu	7 dnů, 01. 06. 2018 až 07. 06. 2018 (souběžně s SP 06)
Výluky traťových kolejí	Bez nároku.
Výluky staničních kolejí	V žst. Šakvice k dispozici 2 průjezdné dopravní koleje.
Činnost zabezpečovacího zařízení	V žst. Šakvice v provozu provizorní zabezpečovací zařízení.
Odstavení mechanismů	Žst. Šakvice.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Omezení rychlosti	V nezbytně dlouhém úseku snížena rychlost na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Jediná omezení pro vlaky jedoucí na trase Břeclav – Brno zde plynou se snížené rychlosti v nezbytně dlouhém úseku a ze sníženého počtu průjezdných dopravních kolejí ve stanicích.</p> <p>Zpoždění u všech vlaků by se mělo pohybovat maximálně v řádu minut.</p> <p>U Os vlaků, které jsou končící a výchozí v žst. Šakvice a jezdí v období přepravní špičky, by bylo problematické odstavení souprav v žst. Šakvice, kde jsou k dispozici pouze 2 dopravní koleje. Proto je navrženo prodloužení tras Os vlaků do Zaječí jako Sv, kde je k dispozici dostatek dopravních kolejí na delší odstavení soupravy.</p> <p>K přístupu na stávající ostrovní nástupiště bude v první části tohoto SP využíván stávající podchod. Až v posledních 6 týdnech SP 6 bude pro příchod cestujících sloužit provizorní úrovňový přechod strážný dozorcem nástupiště, přičemž tento přechod bude vybaven zábranami proti vstupu do dopravní koleje.</p> <p>Vlečkový areál bude moci být obsluhován, avšak pouze omezeně. Skupiny o více vozech bude nutno přistavovat po částech. Vhodné bude vlečku obsluhovat v noci, jelikož vozy budou moci být na delší dobu odstaveny na předjízdne koleji.</p>

Stavební postup SP 08



Obrázek 10 Stavební postup SP 08

Výstavba, žst. Šakvice (zhlaví ve směru na Vranovice)	
Místo	Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Zaječí – Vranovice.
Rozsah prací	V tomto SP 08 dojde k instalaci nové výhybky v brněnském zhlaví žst. Šakvice, a to mezi 1. staniční a 1. traťovou kolejí.
Délka stavebního postupu	7 dnů, 01. 09. 2018 až 07. 09. 2018 (souběžně s SP 09)
Výluky traťových kolejí	Bez nároku.
Výluky staničních kolejí	V žst. Šakvice k dispozici 2 průjezdné dopravní koleje.
Činnost zabezpečovacího zařízení	V žst. Šakvice v provozu provizorní zabezpečovací zařízení.
Odstavení mechanismů	Žst. Šakvice.
Přístup ke staveništi	Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.
Omezení rychlosti	V nezbytně dlouhém úseku snížena rychlost na 50 km/h.
Dopravní opatření	<p>Jediná omezení pro vlaky jedoucí na trase Břeclav – Brno zde plynou se snížené rychlosti v nezbytně dlouhém úseku a ze sníženého počtu průjezdných dopravních kolejí ve stanicích.</p> <p>Zpoždění u všech vlaků by se mělo pohybovat maximálně v řádu minut.</p> <p>U Os vlaků, které jsou končící a výchozí v žst. Šakvice a jezdí v období přepravní špičky, by bylo problematické odstavení souprav v žst. Šakvice, kde jsou k dispozici pouze 2 dopravní koleje. Proto je navrženo prodloužení tras Os vlaků do Zaječí jako Sv, kde je k dispozici dostatek dopravních kolejí na delší odstavení soupravy.</p> <p>Jízdy vlaků v úseku Hustopeče u Brna – Šakvice zrušeny.</p> <p>Za Os vlaky zavedena NAD. Nákladní vlaky odřeknuty.</p>

Stavební postup SP 10**Obrázek 12** Stavební postup SP 10

Výstavba, žst. Šakvice (zhlaví a záhlaví ve směru na Vranovice)	
Místo	<i>Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Zaječí – Vranovice.</i>
Rozsah prací	<i>V tomto SP 10 budou realizovány dokončovací práce.</i>
Délka stavebního postupu	<i>31 dnů, 01. 12. 2018 až 31. 12. 2018</i>
Výluky traťových kolejí	Bez nároku.
Výluky staničních kolejí	Bez nároku.
Činnost zabezpečovacího zařízení	Aktivováno definitivní zabezpečovací zařízení v žst. Šakvice.
Odstavení mechanismů	<i>Žst. Šakvice.</i>
Přístup ke staveništi	<i>Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.</i>
Omezení rychlosti	<i>Bez požadavků na omezení rychlosti.</i>
Dopravní opatření	Bez požadavků na dopravní opatření. S platností nového GVD 2018/2019 zahájen nový model dopravy s průjezdem Os vlaků linky S3 do Hustopečí u Brna.

1. 4. Návrh dopravních opatření při vyloučení traťové koleje – zavedení NAD

Zavedení NAD je navrženo v těchto případech:

- V úseku Hustopeče u Brna – Šakvice podobu celého trvání SP 01 – SP 09 jako náhrada za všechny Os vlaky linky S51 relace Hustopeče u Brna – Šakvice.
- V úseku Šakvice – Vranovice po dobu celého trvání SP 02 – SP 03 jako náhrada za vybrané Os vlaky linky S3, které jinak končí a začínají svoji jízdu v žst. Šakvice a jsou provozovány pouze ve špičkách pracovního dne. Tyto vlaky ukončí svou jízdu během SP 02 – SP 03 ve Vranovicích a bude provozována NAD v úseku Šakvice – Vranovice, případně je navrženo variantní prodloužení jízdy těchto Os vlaků z Šakvic do Zaječí jako Sv bez využití NAD.

2. Závěr

Jedním ze záměrů na železniční dopravní infrastrukturu, které sleduje Jihomoravský kraj, je vedení přímých Os vlaků linky S3 v relacích Žďár nad Sázavou – Tišnov – Brno hl. n. – Židlochovice ve špičkách pracovního dne v intervalu 30 minut a Žďár nad Sázavou – Tišnov – Brno hl. n. – Hustopeče u Brna ve špičkách pracovního dne v intervalu 30 minut. V úseku Tišnov – Brno hl. n. – Hrušovany u Brna budou Os vlaky linky S3 obou relací vytvářet společný špičkový interval 15 minut. V současné době je část vlaků linky S3 na trati Břeclav – Brno hl. n. ukončena v Šakvicích a v Hrušovanech u Brna. Ukončit silné páteřní linky v regionálních centrech Hustopeče u Brna a Židlochovice je z hlediska přepravního potenciálu koncových bodů mnohem výhodnější. To potvrzuje i přepravní prognóza podložená dopravním modelem v koncepčních materiálech JMK a ve zpracované studii proveditelnosti pro stavbu *Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna*. Předpokládá se, že po realizaci této stavby bude v úseku Šakvice – Hustopeče u Brna přepravní proud v roce 2025 až 2 250 cestujících/den v obou směrech a v roce 2047 až 2 400 cestujících/den v obou směrech.

Dopravní technologie je posuzována v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém horizontu. Vzhledem k oddalujícímu se termínu realizace přestavby ŽUB je řada staveb přesouvána ze střednědobého horizontu do krátkodobého horizontu a ve střednědobém horizontu se teprve předpokládá realizace přestavby ŽUB.

V předmětné stavbě jsou **navrženy úpravy** částečná rekonstrukce železniční stanice Šakvice, komplexní rekonstrukce železniční stanice Hustopeče u Brna a modernizace a elektrizace traťového úseku Šakvice – Hustopeče u Brna. V železniční stanici Šakvice byla provedena úplná změna konfigurace obou zhlaví. Nově je umožněno přejet ve směru Brno hl. n. – Hustopeče u Brna a ve směru opačném v obou zhlavích, ačkoli k přejezdu bude pravidelně využíváno zaječské zhlaví. V železniční stanici Šakvice jsou navrženy čtyři průběžné dopravní koleje s nástupními hranami, ze kterých jsou umožněny jízdy do všech směrů. Užitečné délky předjízdových kolejí jsou zvětšeny na 800 m. V železniční stanici Hustopeče u Brna jsou navrženy dvě kusé dopravní koleje s nástupními hranami.

Výsledná **cestovní doba** vlaků Os linky S3 v krátkodobém horizontu je v obou směrech 42,5 min. u vlaků předjížděných v Hrušovanech u Brna vlaky Ex a 39,5 min. u vlaků, které nejsou předjížděny. Oproti současné cestovní době při přestupu na R nebo Sp vlaky linky R5 v Šakvicích tak nedochází k celkovému zkrácení. V případě porovnání s vlaky, které budou v Hrušovanech u Brna předjížděny vlaky Ex, se jedná o prodloužení cestovních.

Ve střednědobém horizontu však bude odstraněno předjíždění vlaků Os linky S3 v Hrušovanech u Brna a bude realizována přestavba ŽUB. Celkovým zvýšením počtu vlaků budou vlaky relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna projíždět zastávky Popovice u Rajhradu a Vojkovice nad Svratkou. Výsledná cestovní doba se tak dostane na hodnotu v obou směrech 35 min. Oproti současné cestovní době při přestupu R nebo Sp vlaky linky R5 tak dochází ke zkrácení až o 5 min ve směru Hustopeče u Brna – Brno hl. n. a o 2 min. ve směru Brno hl. n. – Hustopeče u Brna.

V dlouhodobém horizontu budou Os vlaky linky S3 opět zrychleny střídavým projížděním zastávek Pouzdrany a Popice. Výsledná cestovní doba se tak dostane na hodnotu v obou směrech 33,5 min. Oproti současné cestovní době při přestupu R nebo Sp vlaky linky R5 tak dochází ke zkrácení až o 6,5 min ve směru Hustopeče u Brna – Brno hl. n. a o 3,5 min. ve směru Brno hl. n. – Hustopeče u Brna.

Modelové grafikony vlakové dopravy byly sestaveny tak, aby byl u Os vlaků linky S3 dodržen 30' interval relace Brno hl. n. – Židlochovice a 30' interval relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna.

V krátkodobém horizontu jsou respektovány stávající časy příjezdů a odjezdů do Brna hl. n., případně jsou mírně posunuty. Jsou však doplněny každou hodinu dva Os vlaky linky S3 relace Brno hl. n. – Židlochovice tak, aby výsledný interval v úseku Hrušovany u Brna – Brno hl. n. byl přibližně 15 minut. Část Os vlaků linky S3 relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna je zpomalována vlivem předjíždění vlaky Ex v Hrušovanech u Brna. Os vlaky linky S3 relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna jsou urychleny v úseku Vranovice – Šakvice střídavým projížděním zastávek Popice a Pouzdrany.

Od střednědobého horizontu jsou učiněna všechna možná opatření, aby celková cestovní doba Os vlaků linky S3 relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna byla co nejkratší. Abychom eliminovaly předjíždění Os vlaků v Hrušovanech u Brna, byla navržena systémová osa v Hustopečích u Brna a v Židlochovicích posunuta o 15 minut. Vzhledem k nutnosti dodržet provozní interval v Šakvicích je zrušeno u vlaků Os linky S3 střídavé projíždění zastávek Pouzdrany a Popice. Vlaky Os linky S3 relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna jsou ovšem urychleny v úseku Modřice – Hrušovany u Brna projížděním zastávek Popovice u Rajhradu a Vojkovice nad

Svratkou, které jsou obsluhovány všemi Os vlaky linky S3 relace Brno hl. n. – Židlochovice. Ke zkrácení cestovních dob přispívá i realizovaná přestavba ŽUB.

V dlouhodobém horizontu je systémová osa v Hustopečích u Brna a v Židlochovicích 00-00 a 30-30. Vlaky Os linky S3 jsou urychleny v úseku Modřice – Hrušovany u Brna projížděním zastávek Popovice u Rajhradu a Vojkovic nad Svratkou a v úseku Vranovice – Šakvice střídavým projížděním zastávek Pouzdrany a Popice.

Analýzou navržených modelových GVD bylo provedeno **posouzení kapacity** v železničních stanicích Šakvice a Hustopeče u Brna a v traťovém úseku Šakvice – Hustopeče u Brna ve střednědobém horizontu. V železniční stanici Šakvice bylo posouzení kapacity provedeno pro průběžné dopravní koleje a pro zaječské zhlaví, ve kterém Os vlaky linky S3 ve směru Brno hl. n. – Hustopeče u Brna nově vytváří kolizní bod se všemi vlaky ve směru Břeclav – Brno hl. n.

Omezujícím prvkem v zaječském zhlaví železniční stanice Šakvice je prvek 1 v koleji č. 1, který zahrnuje výhybky č. 2, č. 7 a č. 8. Rozhodující úkon, který učinil tento prvek omezujícím je odjezd nákladního vlaku z koleje č. 3 na traťovou kolej č. 1 do Zaječí. Tento úkon obsahuje dlouhé časy spotřebované na výpravu dlouhého nákladního vlaku a jeho rozjezd. V modelových GVD a tedy i výpočtově dochází k tomuto úkonu celkem čtyřikrát za výpočtový čas $T = 120$ min. Reálně k této situaci může docházet méněkrát a omezujícím prvkem se stane prvek 2, který zahrnuje výhybky č. 3, č. 4, č. 5 a č. 8.

K překročení maximální hodnoty stupně obsazení $S_{\max} = 0,75$ pro posuzované špičkové období $T = 120$ min. nedochází v žádném kapacitním výpočtu.

Stavební práce budou probíhat v roce 2018. Jsou členěny do deseti základních stavebních postupů, kterým budou předcházet přípravná období. Postupy prací si vynutí nepřetržitě výluky traťových kolejí. V mezistaničním úseku Hustopeče u Brna – Šakvice se předpokládá nickolejný provoz v souhrnné délce 24 týdnů. Tato nepřetržitá výluka traťové koleje Hustopeče u Brna – Šakvice bude probíhat souběžně se stavebními postupy, ve kterých bude realizována železniční stanice Šakvice. V mezistaničním úseku Zaječí – Šakvice se předpokládá jednokolejný provoz v souhrnné délce 6 týdnů. V mezistaničním úseku Šakvice – Vranovice se předpokládá jednokolejný provoz v souhrnné délce 2 týdnů. Jednokolejný provoz v úsecích Zaječí – Šakvice a Šakvice – Vranovice bude probíhat vždy maximálně v jednom mezistaničním úseku současně. V žst. Šakvice budou k dispozici vždy minimálně 2 průjezdné dopravní koleje. Vlečkový areál bude možno obsluhovat nepřetržitě (s dílčími omezeními dle jednotlivých SP) mimo 1 týden. Po doby výstavby bude žst. Šakvice obsazena výpravčím.

Tato akce musí být zařazena do **ročního plánu výluk**. Žadatel si zažádá či zavede výluky do ročního plánu výluk ve lhůtách stanovených předpisem *SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností*.

V Brně 31. 03. 2016

Ing. Lubomír Beňák

Opraveno po připomínkách.

V Brně 31. 08. 2016

Ing. Lubomír Beňák