



Spolufinancováno Evropskou unií
Nástroj pro propojení Evropy



ČÍSLO SOUPRAVY:

Společnost pro ZP + PD "Modernizace ŽU Č. Třebová"

Společník 1 (vedoucí společník):



SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno
Ředitel společnosti: Ing. Jiří Molák
tel. : +420 972 625 804
E-mail: sudop@sudop-brno.cz

Společník 2:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
E-mail: praha@sudop.cz

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUcí PROF. SKUPINY Ing. Petr Rotschein	JEDNATEL Ing. Jiří Molák
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Kamil Chmela Ing. Martin Mráz	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Josef Ferenc	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Josef Ferenc	KONTROLOVAL Ing. Miroslav Pösel
KRAJ: Pardubický	POVĚŘENÝ OÚ: MÚ Česká Třebová		STUPEŇ: Přípravná dok.
Modernizace železničního uzlu Česká Třebová			ZAK. ČÍSLO 16010-01-0417
			ARCH. ČÍSLO 2016110825
			MĚŘITKO 141 x A4
Organizace výstavby			DATUM: 06/2017
			ČÁST DOKUM. B
			PŘÍLOHA B.12

"Modernizace železničního uzlu Česká Třebová"

B.12 Technická zpráva organizace výstavby

1.1 Plochy zařízení staveniště

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění stavby 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 železničního uzlu Česká Třebová"** na plochách navržených v této PD. Umístění vedení stavby se předpokládá ve služebních prostorách v železniční stanici Česká Třebová. Technické i sociální vybavení areálu zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Situování ploch zařízení staveniště je zakresleno v následných vyobrazeních v tomto textu zelenou barvou. Plochy budou sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Rovněž tak budou v těchto areálech buňky jako úběžiště, kancelář a šatna, případně jídelna. Každý areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasicími přístroji. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

Plochy zařízení staveniště budou vybaveny kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

V rámci ploch ZS 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 zařízení 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.

Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku.

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.

Kriteriem pro výběr subdodavatelů je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou v potřebném množství v Otrokovicích a ve Zlíně. 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 ve stanici.

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

Plochy ZS a komunikace budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkypří 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).

Při realizaci stavby nesmí být znečišťovány místní a silniční komunikace, materiál nelze skladovat na vozovce. Při realizaci stavby je třeba zabezpečit minimální prašnost zavedením vhodných opatření (zkrápění, čištění komunikací a použité mechanizace).

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a v dalších stávajících ochranných pásmech inženýrských sítí a pozemních komunikací. Před zahájením stavby budou veškeré stávající inženýrské sítě vytyčeny a během stavby budou chráněny v celém obvodu staveniště, na plochách ZS a komunikacích, vhodným a se správcem sítě dohodnutým technickým opatřením (zapanelování,

obednění, informační tabule o podjíždění vzdušného vedení s uvedením ochranného pásma, instalace varovných desek se šikmým žlutočerným vzorem v podjezdové výšce pod vzdušným vedením, ochranné sítě, tabule „trasa inženýrských sítí“, závory, zábrany apod. viz ilustrační obr.)



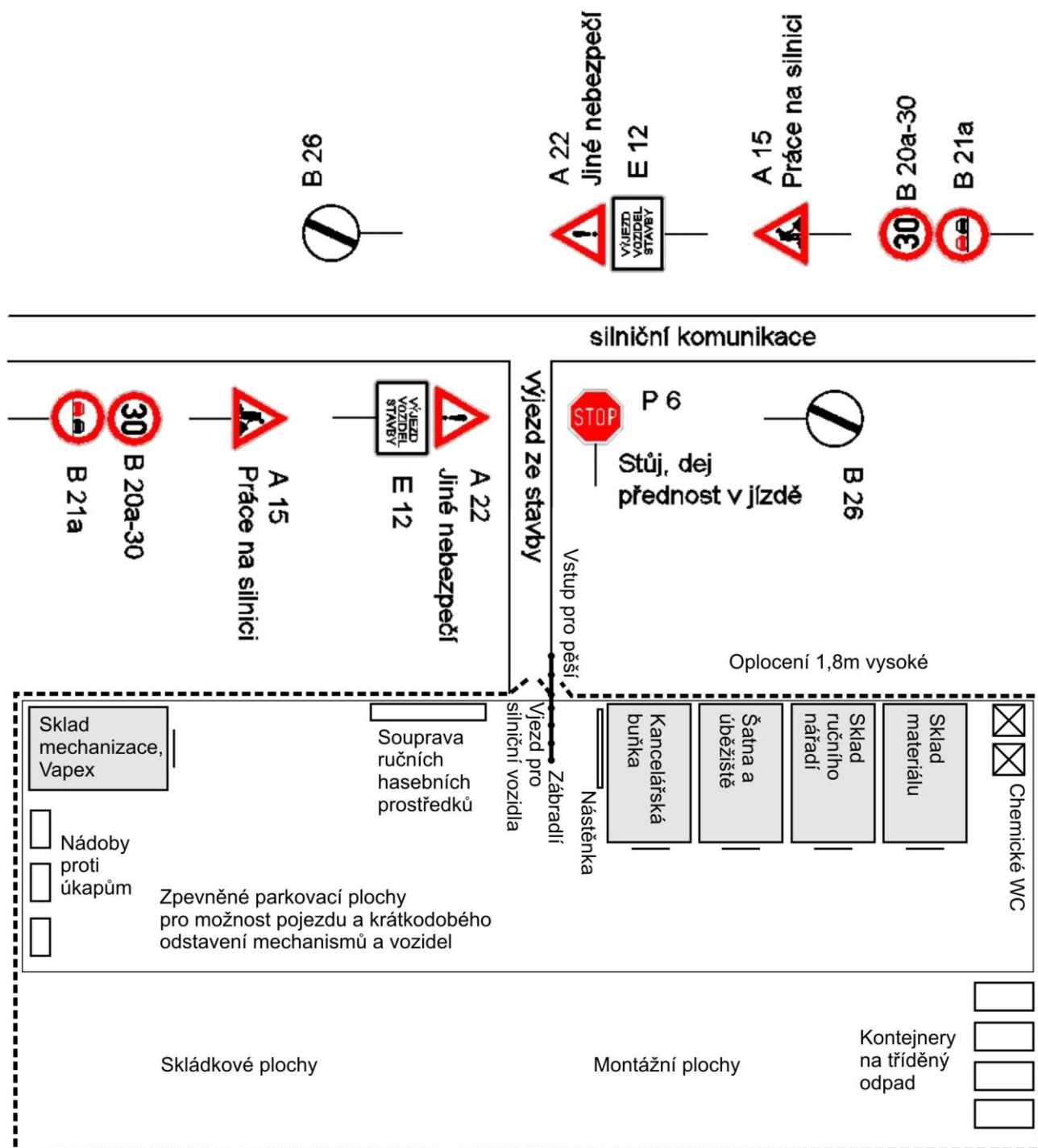
V průběhu stavby musí být zajištěna bezpečnost osob pohybujících se v okolí stavby. Stavba musí být řádně označena informační tabulí s uvedením investora, zhotovitele, jména a kontaktu na stavbyvedoucího a s uvedením dalších informací.

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

Vzor nástěnky:

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

Typické schéma rozvržení plochy ZS (uvedený obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace):



Popis ploch zařízení staveniště:

Jako plochy vhodné pro zřízení areálů zařízení staveniště byly vytipovány níže popsané dražní plochy. Plochy ZS jsou navrženy na parcelách SŽDC a parcelách, které budou na SŽDC v blízké budoucnosti převedeny. Jedinou výjimkou je čárkovaná plocha nepojmenovaná jako plocha ZS, ale jako úložiště zemin je na parcele ČD (cca km 243), avšak mohla by vyhovovat potřebám ČD jako příprava terénu pro budoucí využití této plochy.

Plocha jako jediná vhodná pro stanici recyklace šterkového lože je pravděpodobně plocha ZS km 245,8 na rušeném kolejišti Rn skupiny cca u vlečky CZ LOKO.

ZS km 249,1

Určení: **Plocha ZS Parník.**

Plocha : 761 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 29

Pozemek : SŽDC

Dopravní napojení : Po účelové komunikaci ze sídliště Lhotka

Katastrální území: Lhotka u České Třebové [681377]

Č. parcely: 501/11,

výměra 1709 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-602062.177 Y=-1079053.196

X=-602059.706 Y=-1079050.020

X=-602042.547 Y=-1079063.216

X=-602045.512 Y=-1079067.309

ZS km 249,0

Určení: **Plocha ZS, oplocená se zázemím.**

Plocha : 761 m²

Charakter plochy: nezpevněná, na části nutná redukce zeleně

LV: 29

Pozemek : SŽDC

Dopravní napojení : Po účelové komunikaci z ulice Pod Březinou.

Katastrální území: Lhotka u České Třebové [681377]

Č. parcely: 593/9

výměra 19117 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-602065.558 Y=-1079120.248

X=-602025.921 Y=-1079169.512

X=-601980.007 Y=-1079221.939

X=-601936.233 Y=-1079279.997

X=-601938.941 Y=-1079281.737

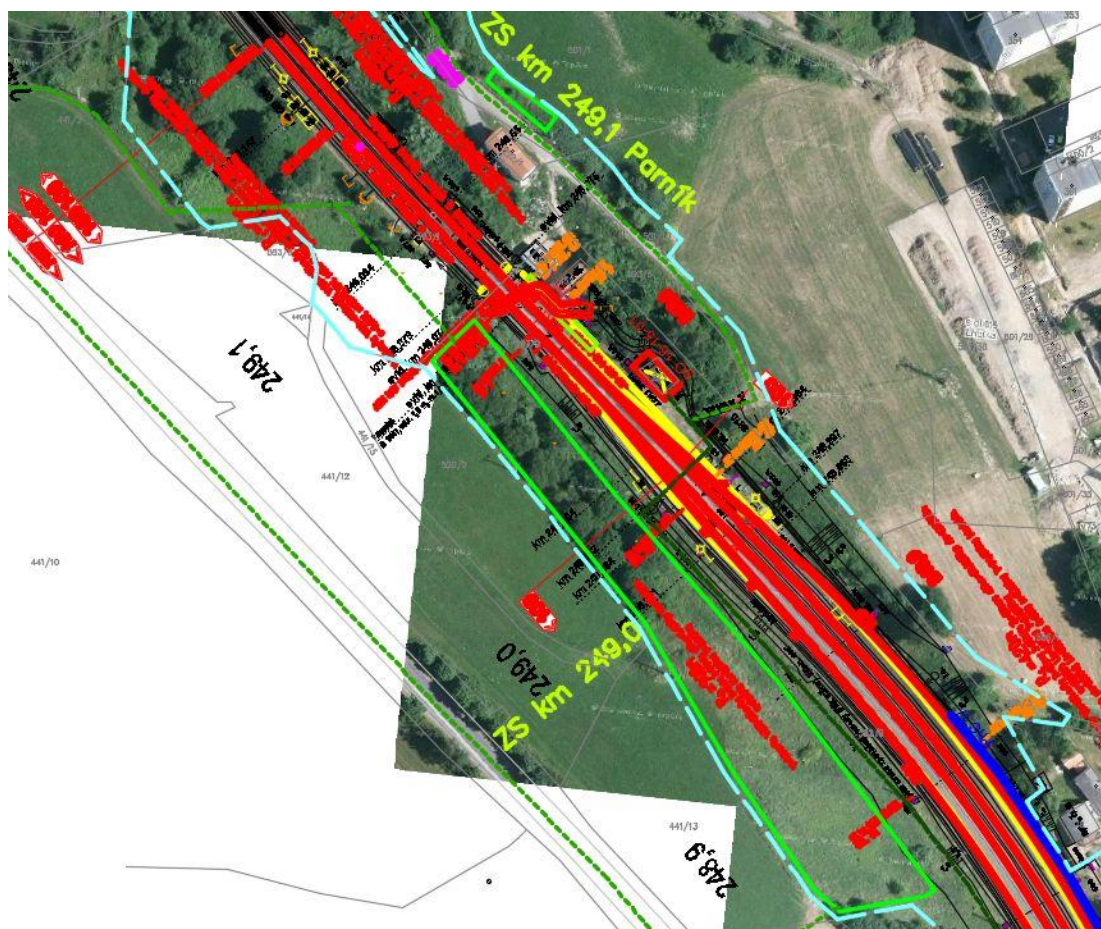
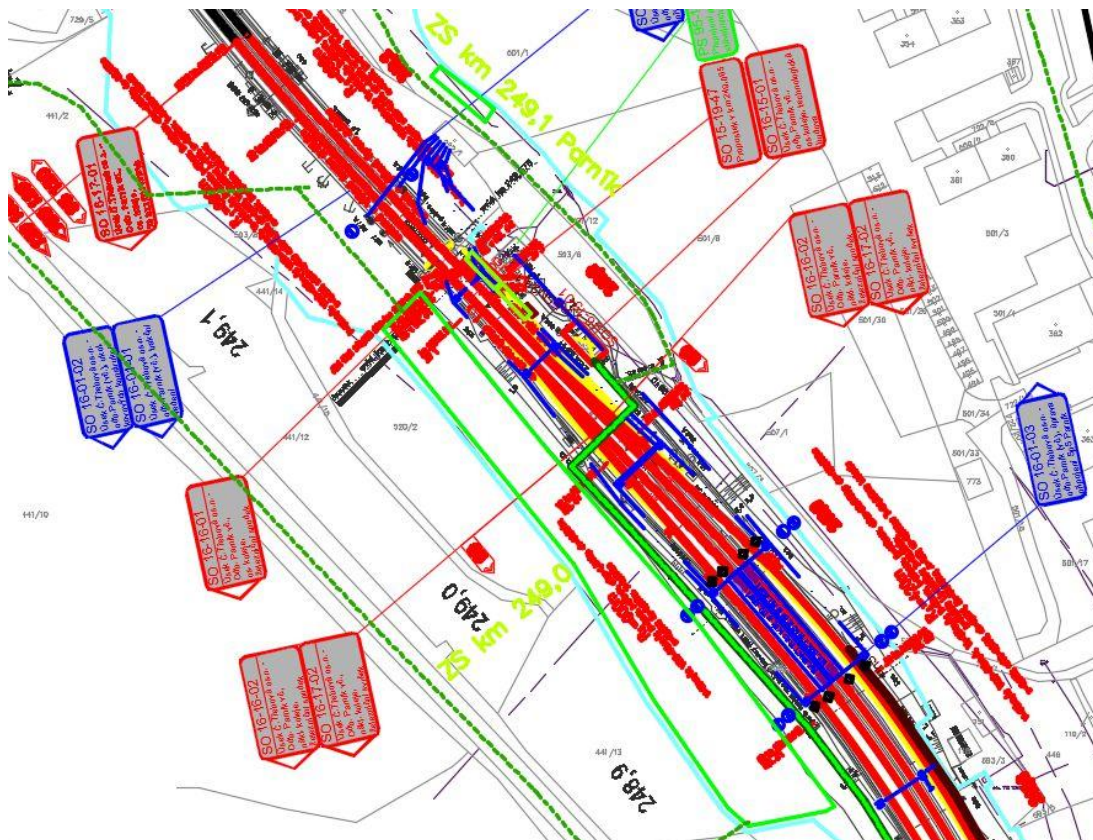
X=-601963.082 Y=-1079286.101

X=-601969.701 Y=-1079280.353

X=-601992.757 Y=-1079247.283

X=-602017.861 Y=-1079204.989

X=-602077.350 Y=-1079131.717





ZS km 248,0

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha : 586 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek : SŽDC

Dopravní napojení : Po železničním tělese.

Katastrální území: Parník [621820]

Č. parcely: 817/2

výměra 36572 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-601959.755 Y=-1079994.656

X=-601954.783 Y=-1079994.821

X=-601954.574 Y=-1080024.060

X=-601952.711 Y=-1080047.377

X=-601951.223 Y=-1080058.935

X=-601950.698 Y=-1080061.280

X=-601963.663 Y=-1080062.745

X=-601963.475 Y=-1080041.987
X=-601962.717 Y=-1080027.091
X=-601961.254 Y=-1080008.641
X=-601959.755 Y=-1079994.656

ZS km 247,9

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha : 318 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek : SŽDC

Dopravní napojení : Po účelové komunikaci od podjezdu ulice U Teplárny.

Katastrální území: Parník [621820]

Č. parcely: 817/2

výměra 36572 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-601979.582 Y=-1080135.424

X=-601975.129 Y=-1080134.871

X=-601977.527 Y=-1080115.544

X=-601979.049 Y=-1080095.948

X=-601979.468 Y=-1080089.495

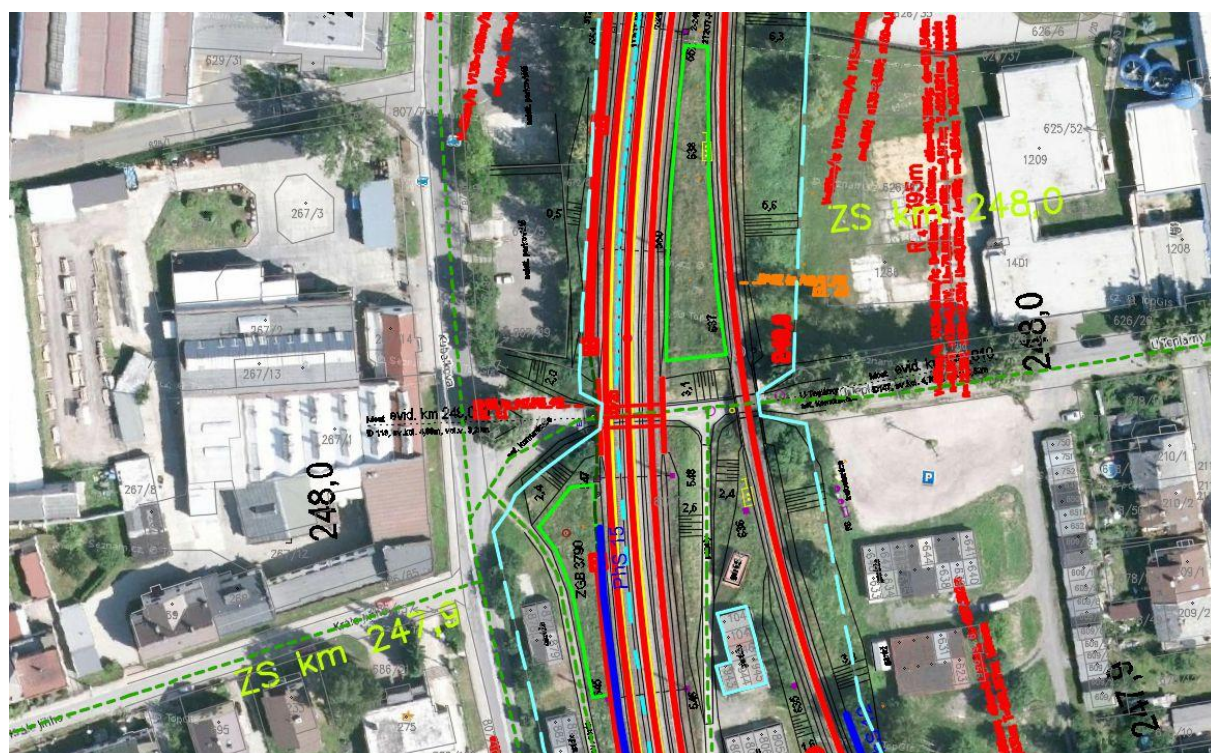
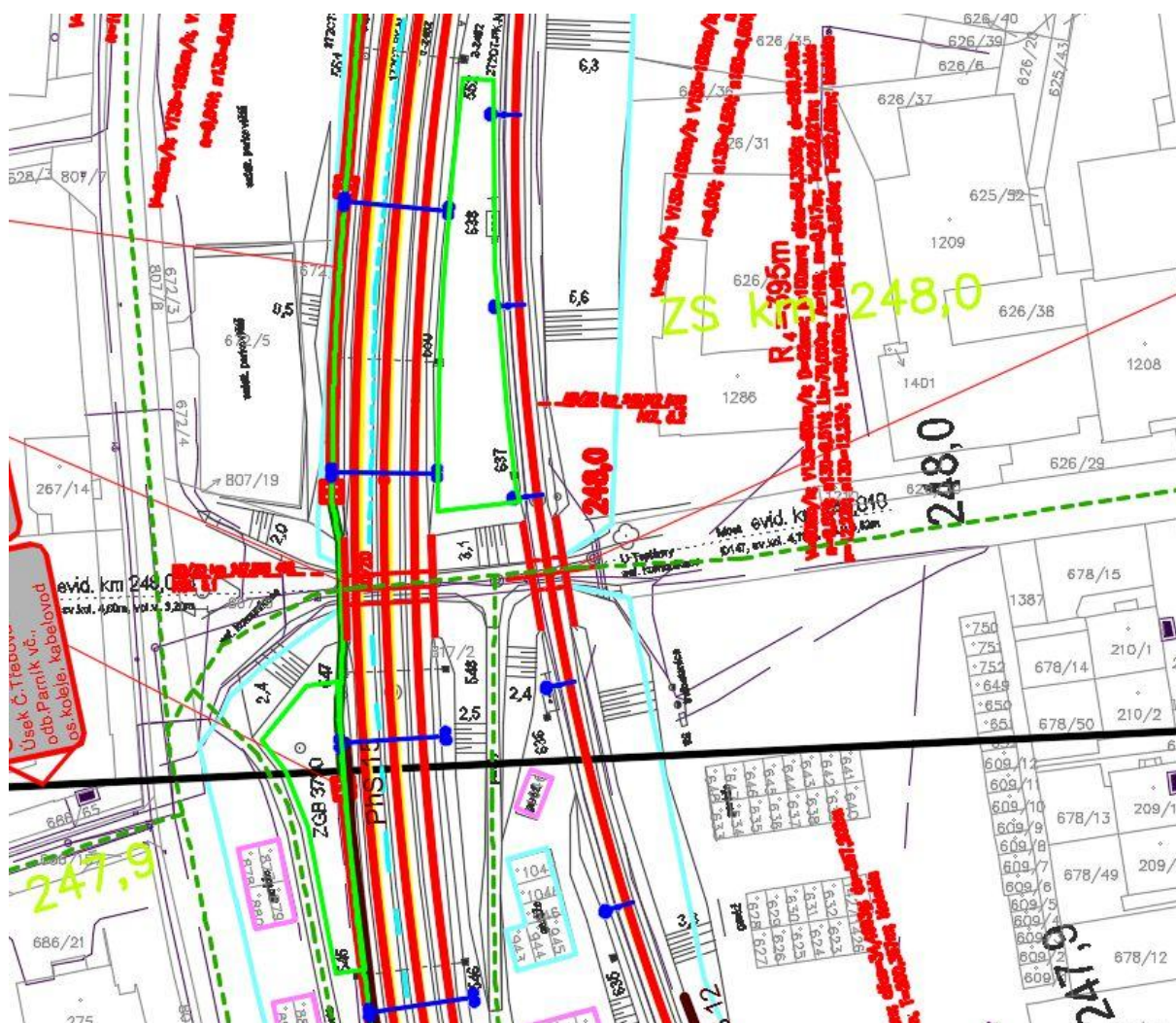
X=-601984.238 Y=-1080090.127

X=-601991.200 Y=-1080098.817

X=-601987.562 Y=-1080103.505

X=-601984.130 Y=-1080112.367

X=-601979.582 Y=-1080135.424





ZS km 247,6

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha : 285 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek : SŽDC

Dopravní napojení : Od ulice U stadionu.

Katastrální území: Parník [621820]

Č. parcely: 817/2

výměra 36572 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-601786.289 Y=-1080415.886

X=-601777.467 Y=-1080413.941

X=-601775.343 Y=-1080458.316

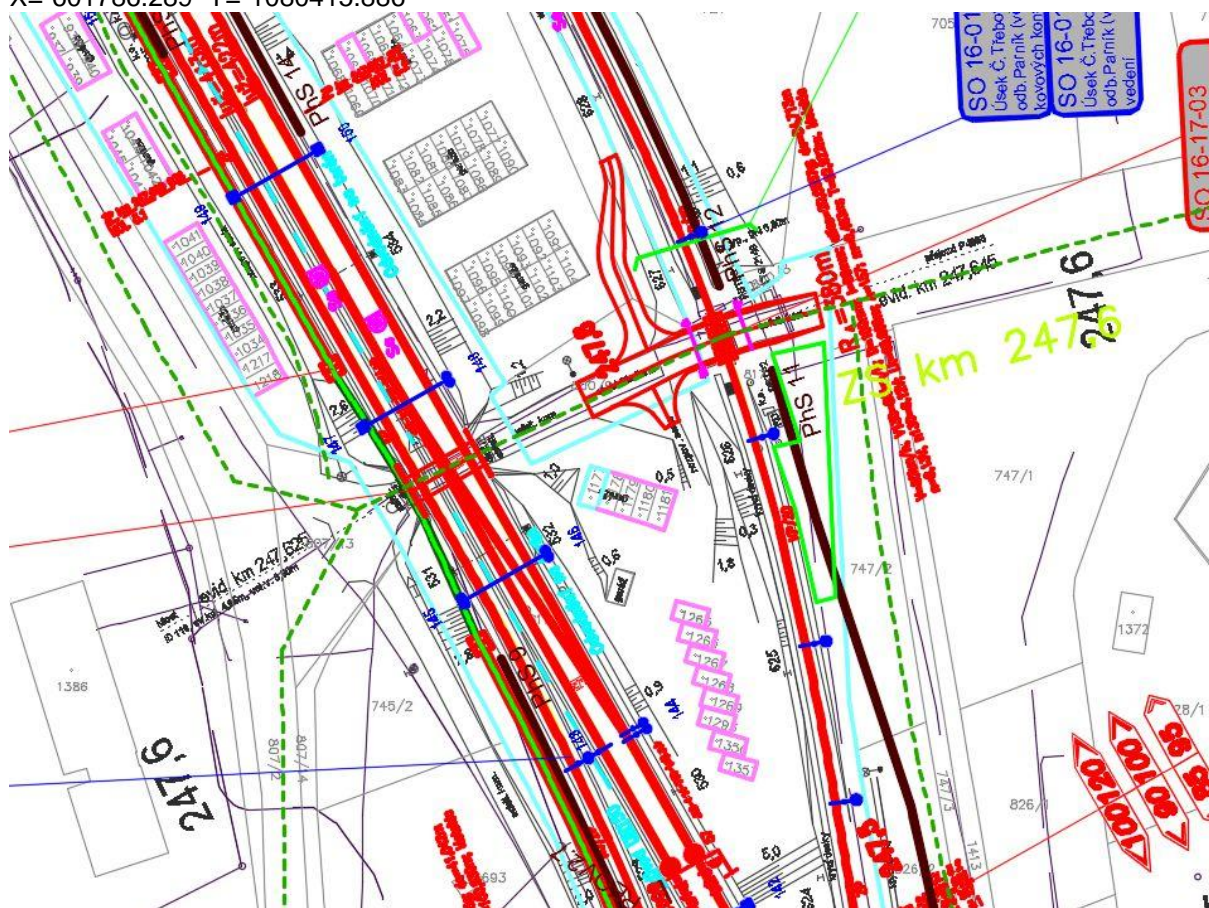
X=-601778.768 Y=-1080459.089

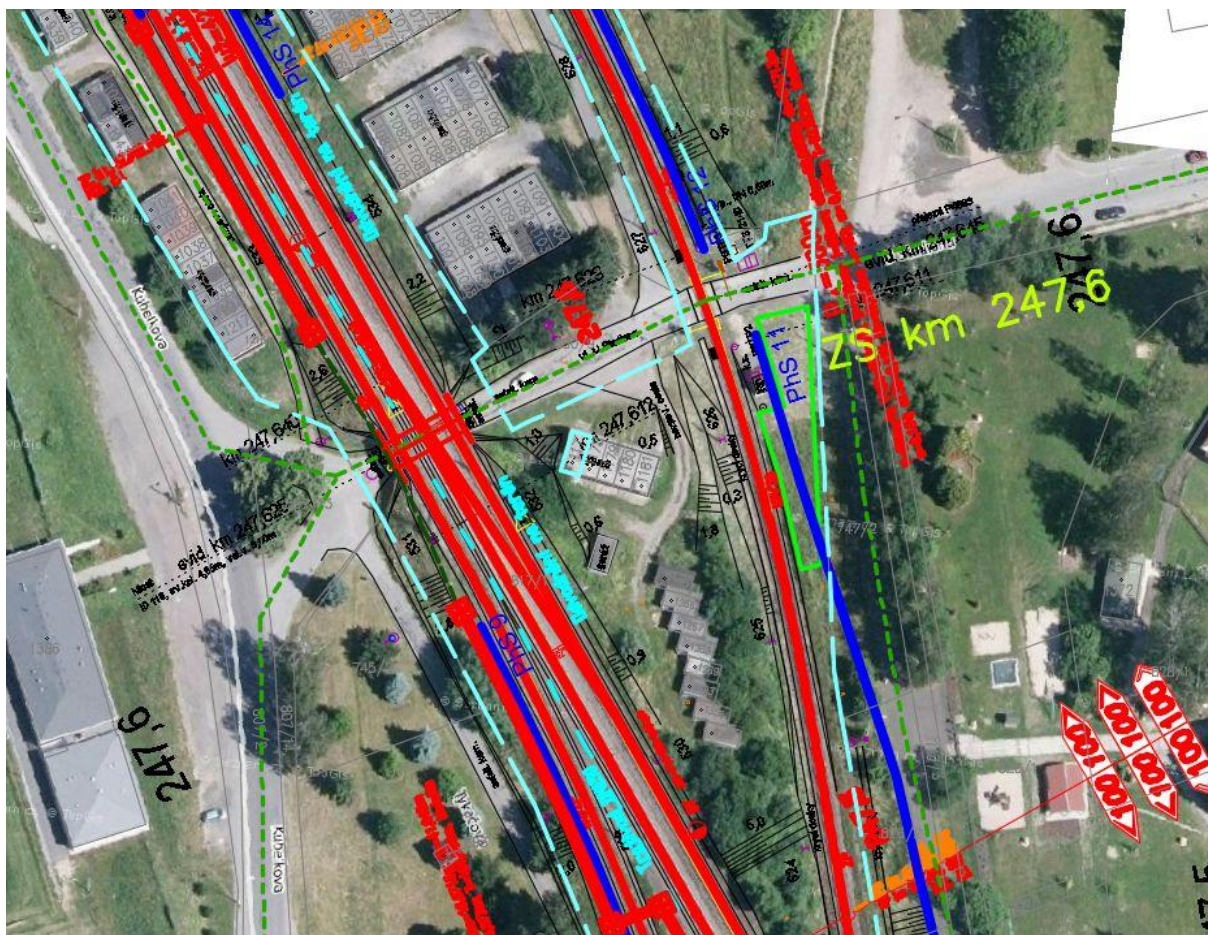
X=-601782.429 Y=-1080442.866

X=-601786.137 Y=-1080432.255

X=-601781.617 Y=-1080431.096

X=-601786.289 Y=-1080415.886





ZS km 247,5

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha : 1355 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek : SŽDC

Dopravní napojení : Od ulice U stadionu.

Katastrální území: Parník [621820]

Č. parcely: 817/2
výměra 36572 m²
Způsob využití: dráha
Druh pozemku: ostatní plocha
Souřadnice lomových bodů plochy ZS:
X=-601750.301 Y=-1080550.401
X=-601759.623 Y=-1080552.060
X=-601758.219 Y=-1080559.971
X=-601750.428 Y=-1080575.156

ZS km 247,4

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha : 1037 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek : SŽDC

Dopravní napojení : z kolejiště.

Katastrální území: Parník [621820]; obec Česká Třebová [580031]

Č. parcely: 817/2; 817/1

výměra 36572 m² ; 20093 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-601797.849 Y=-1080533.011

X=-601793.811 Y=-1080530.666

X=-601783.356 Y=-1080549.076

X=-601770.727 Y=-1080572.107

X=-601761.651 Y=-1080590.197

X=-601754.198 Y=-1080605.364

X=-601774.976 Y=-1080609.529

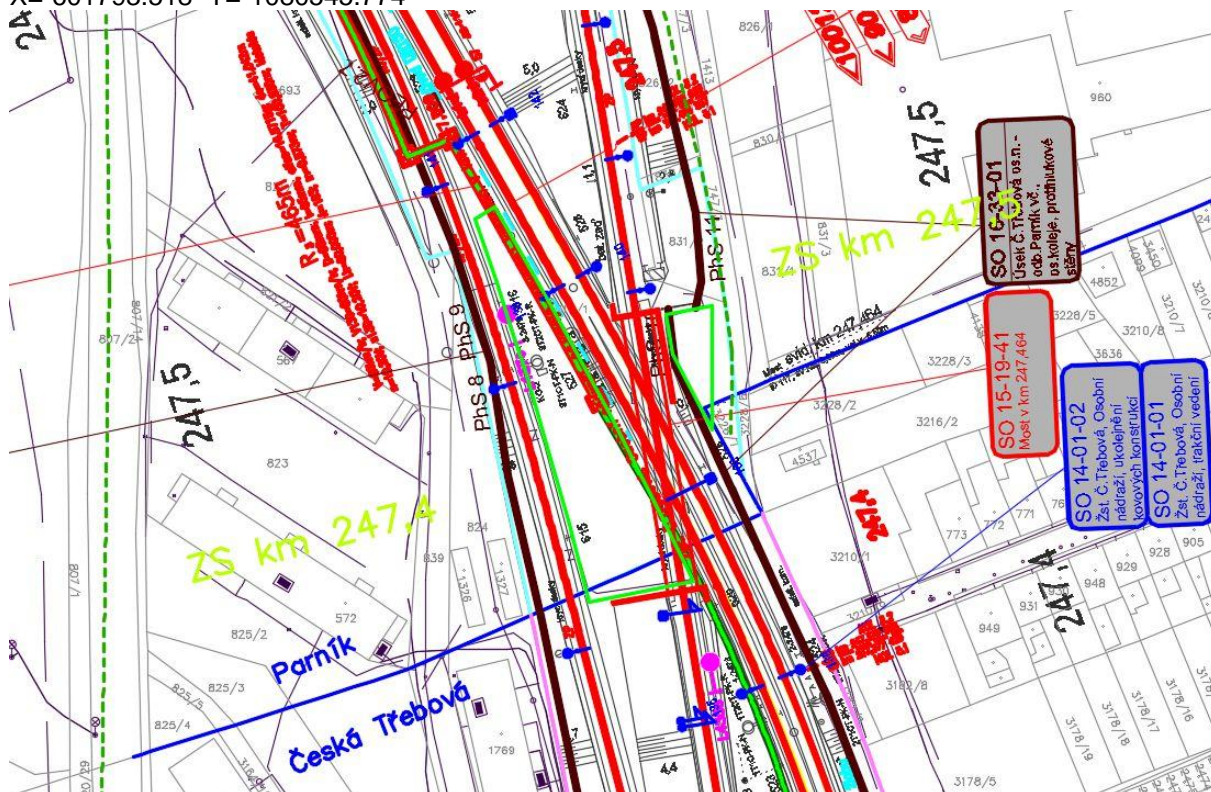
X=-601778.865 Y=-1080594.066

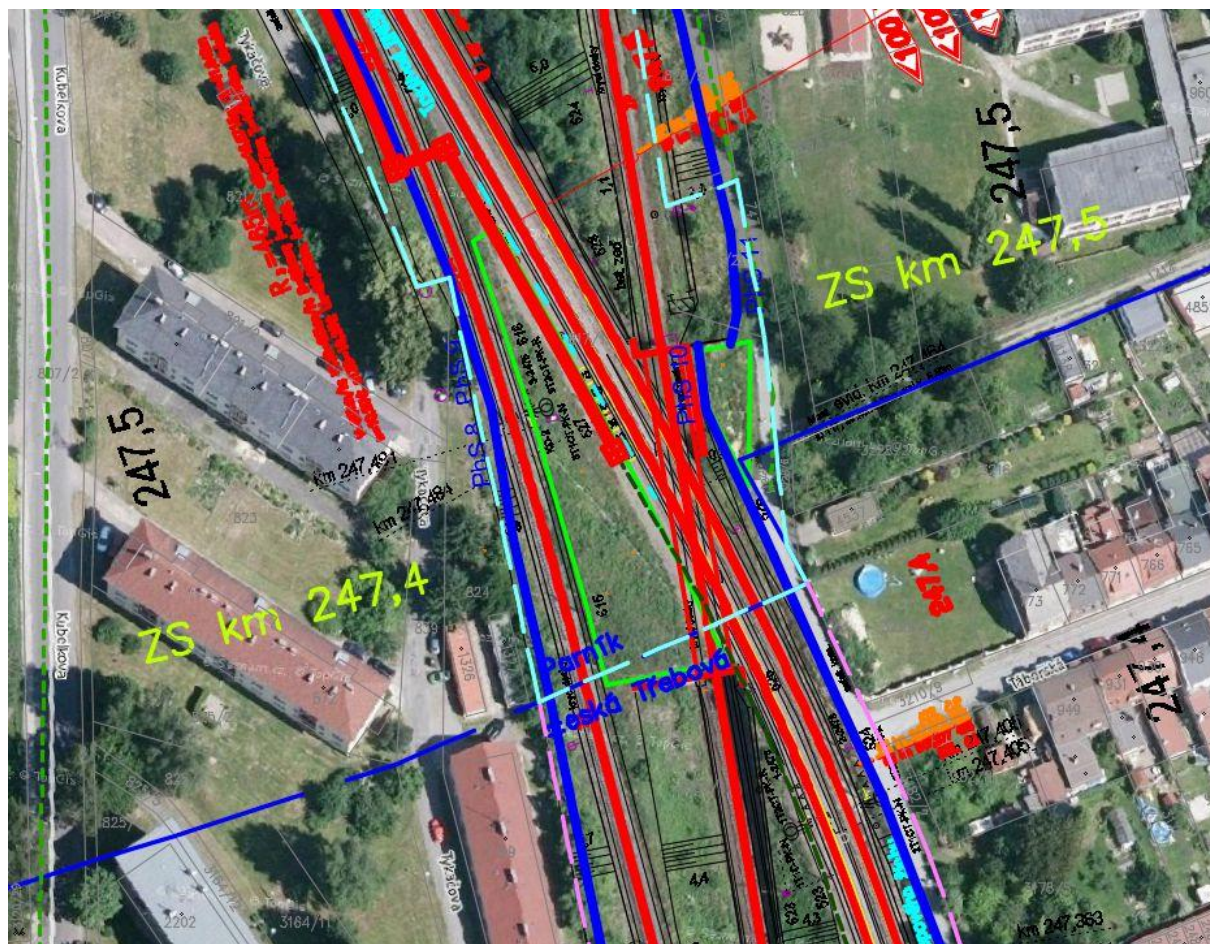
X=-601783.095 Y=-1080579.443

X=-601787.250 Y=-1080564.878

X=-601790.761 Y=-1080554.241

X=-601793.518 Y=-1080545.774





ZS km 247,2

Určení: **Plocha ZS oplocená, se zázemím.**

Plocha : 1374 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : z ulice Jiráskovy

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 247351 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-601690.027 Y=-1080836.339

X=-601690.070 Y=-1080782.503

X=-601693.136 Y=-1080743.002

X=-601698.742 Y=-1080708.949

X=-601688.829 Y=-1080708.168

X=-601680.138 Y=-1080736.329

X=-601679.759 Y=-1080742.884

X=-601679.946 Y=-1080751.972

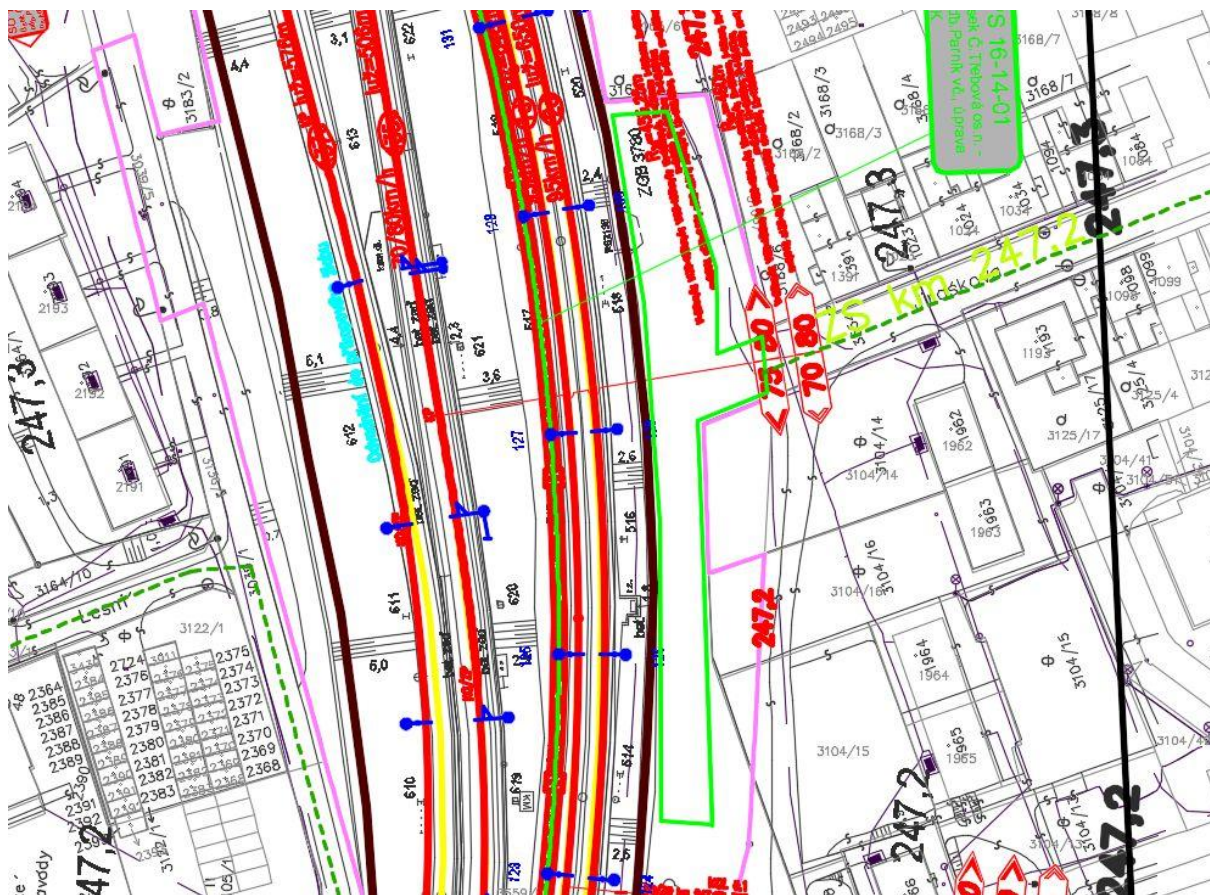
X=-601671.717 Y=-1080748.960

X=-601670.878 Y=-1080758.978

X=-601683.345 Y=-1080764.005

X=-601682.329 Y=-1080791.637

X=-601680.686 Y=-1080837.007

 $\lambda = -601680.686 \quad \gamma = -1080837.007$ 



ZS km 246,8

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 900 + 241 m²

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : z ulice Litomyšlské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 247351 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-601886.432 Y=-1081265.426

X=-601898.914 Y=-1081268.386

X=-601883.709 Y=-1081332.507

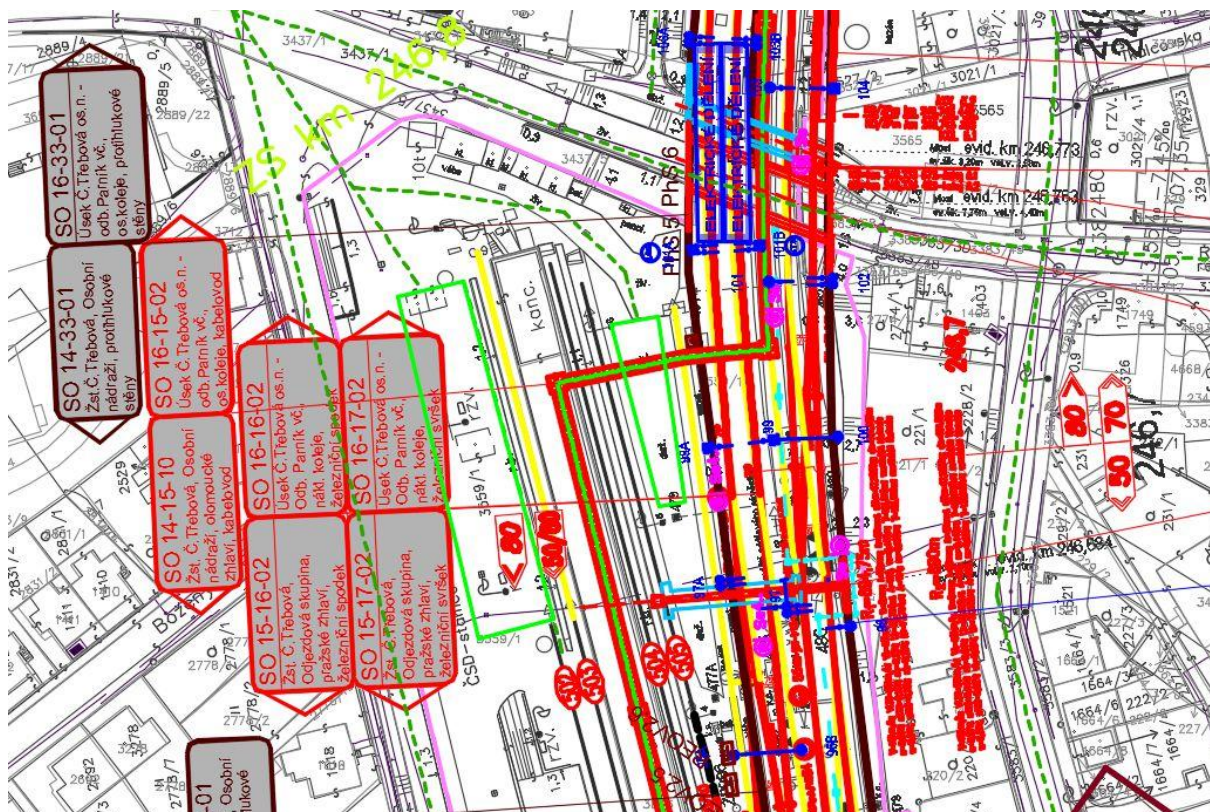
X=-601869.640 Y=-1081328.769

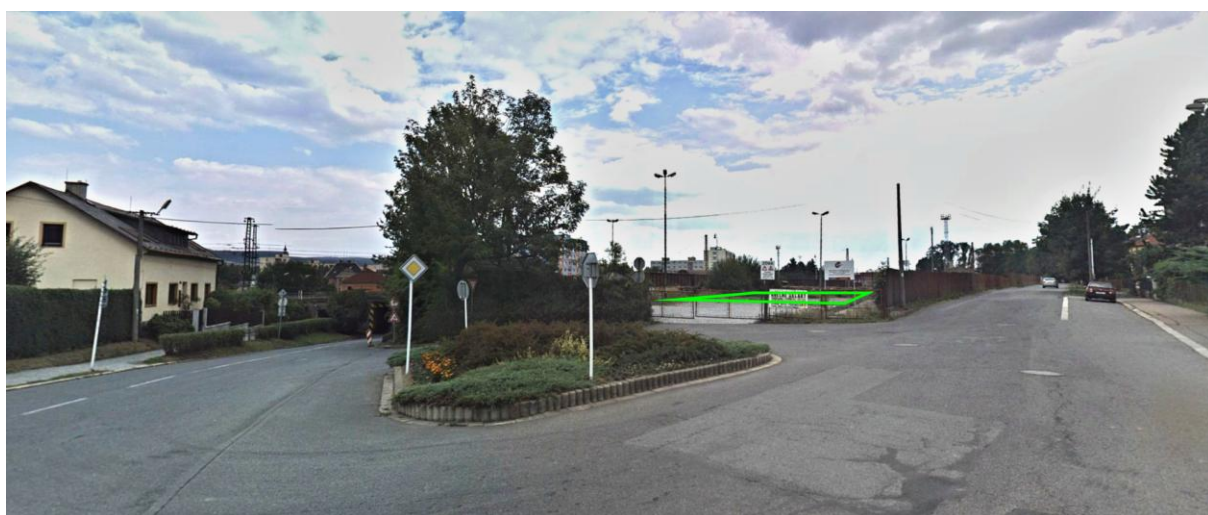
X=-601858.815 Y=-1081273.597

X=-601850.157 Y=-1081272.121

X=-601845.012 Y=-1081306.795

X=-601849.833 Y=-1081307.746





ZS km 246,4

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 190 m²

Charakter plochy: nezpevněná, nutnost redukce zeleně

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : z ulice Litomyšlské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 247351 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

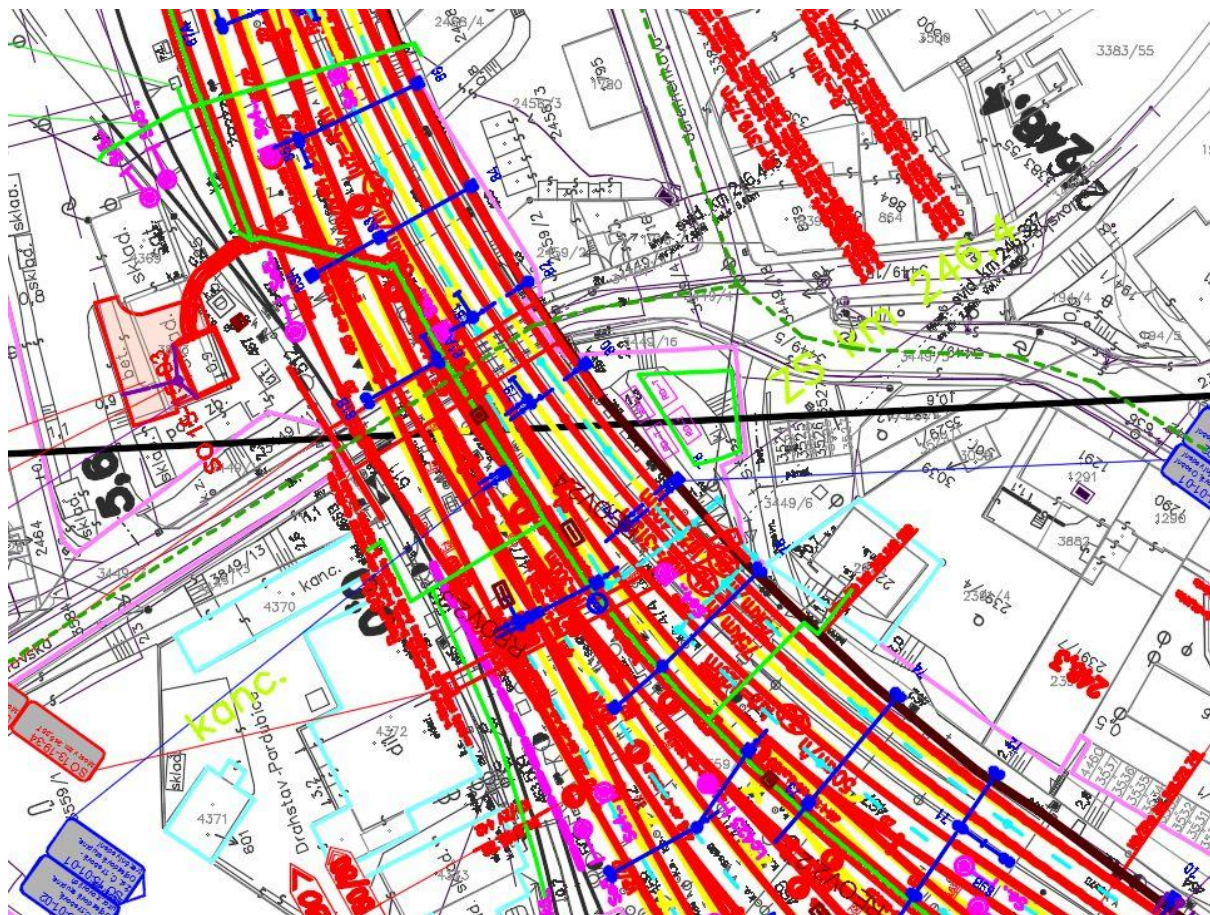
X=-601735.617 Y=-1081555.256

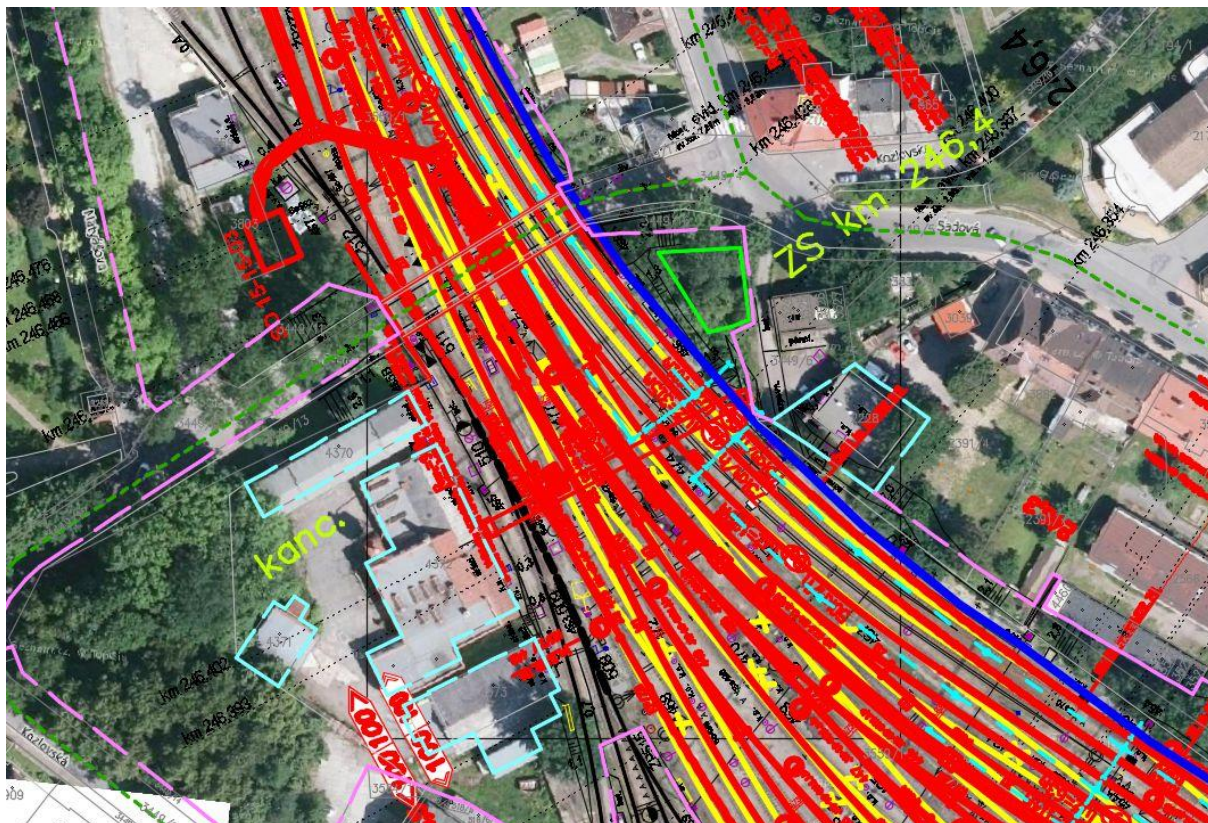
X=-601719.479 Y=-1081554.478

X=-601717.857 Y=-1081568.546

X=-601721.211 Y=-1081569.953

X=-601725.794 Y=-1081571.010





ZS km 245,8

Určení: **Plocha ZS oplocená, se zázemím, umístění rovněž stanice recyklace štěrkového lože**

Plocha : 6071 m²

Charakter plochy: nezpevněná, kolejiště

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : z ulice Semanínské, po přejezdu zrušené koleje č. 92

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 247351 m²

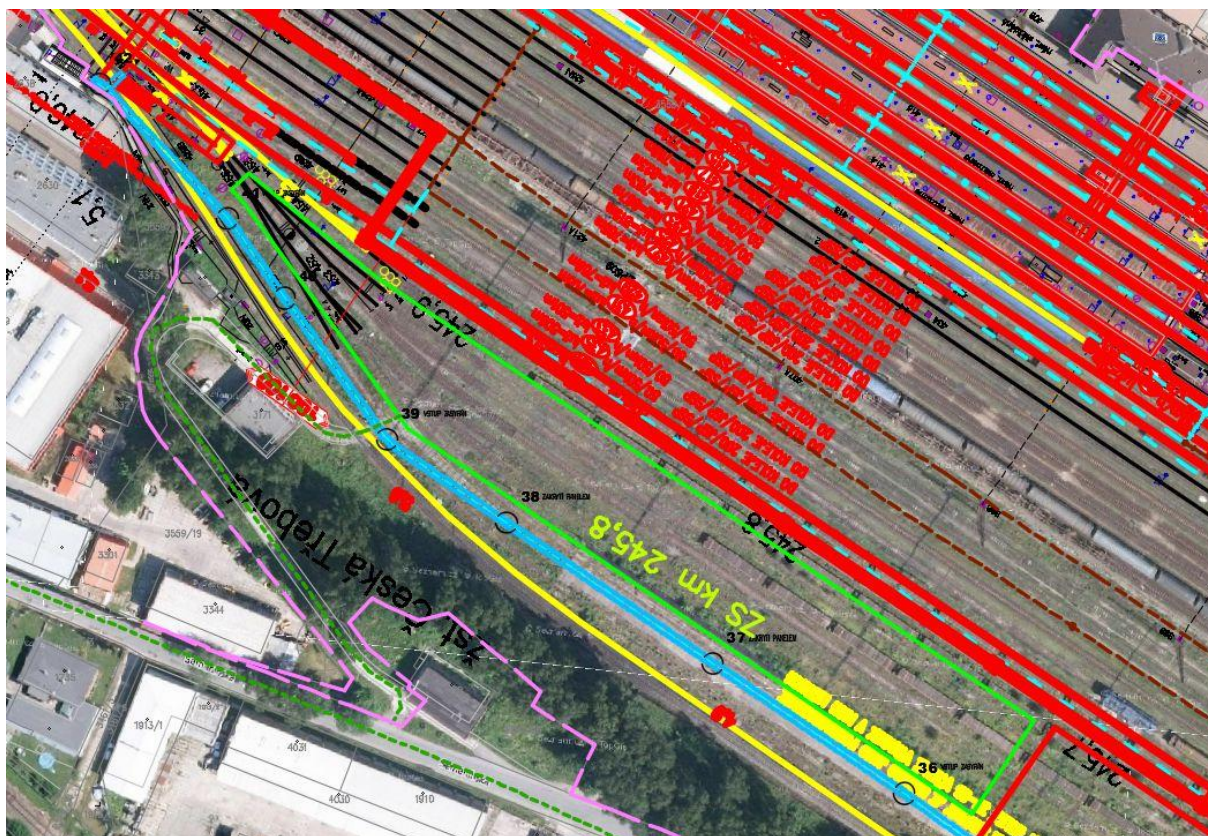
Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-601439.158 Y=-1081919.827
X=-601436.078 Y=-1081923.115
X=-601433.940 Y=-1081925.818
X=-601393.687 Y=-1081981.137
X=-601248.755 Y=-1082079.925
X=-601232.857 Y=-1082056.041
X=-601402.716 Y=-1081941.714
X=-601434.537 Y=-1081915.614





ZS km 245,3 západní

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 495 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : z ulice Semanínské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 247351 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600978.349 Y=-1082270.954

X=-600975.274 Y=-1082265.366

X=-600942.893 Y=-1082282.473

X=-600927.082 Y=-1082293.193

X=-600925.494 Y=-1082304.782

ZS km 245,3 východní

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 1637 m²

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : z ulice Semanínské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/16

výměra 112387 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600829.780 Y=-1082204.915

X=-600810.071 Y=-1082222.331

X=-600812.824 Y=-1082225.605

X=-600776.097 Y=-1082256.145

X=-600759.571 Y=-1082264.794

X=-600749.836 Y=-1082252.773

X=-600757.084 Y=-1082246.737

X=-600762.431 Y=-1082246.839

X=-600766.181 Y=-1082243.250

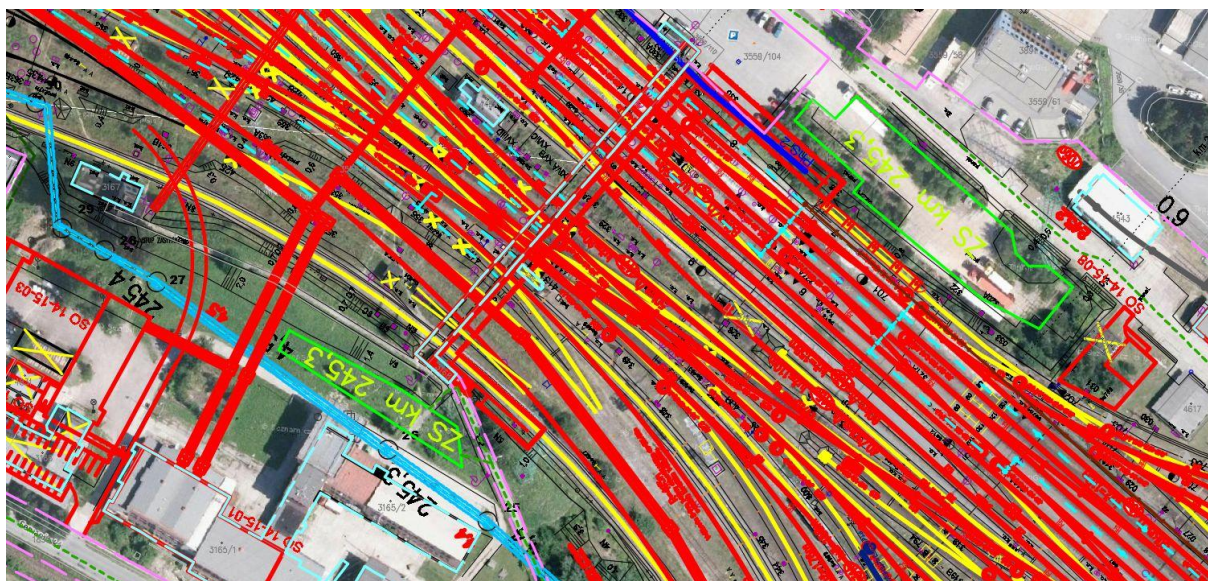
X=-600767.329 Y=-1082237.060

X=-600812.007 Y=-1082197.976

X=-600818.204 Y=-1082204.572

X=-600824.670 Y=-1082199.053





ZS km 244,8

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 3691 m²

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná, částečně plocha rušeného kolejiště

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : od podjezdu ulic Semanínské a Moravské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/14

výměra 71039 m²

Způsob využití: jiná plocha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600482.869 Y=-1082514.078

X=-600471.707 Y=-1082501.163

X=-600502.875 Y=-1082473.227

X=-600491.533 Y=-1082460.497

X=-600469.247 Y=-1082449.056

X=-600415.468 Y=-1082553.126

X=-600424.797 Y=-1082565.079

ZS km 245,0

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 2138 + 5276 m²

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : z areálu žst. Česká Třebová

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/16

výměra 112387 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600752.543 Y=-1082490.496

X=-600747.706 Y=-1082556.549

X=-600692.377 Y=-1082601.757

X=-600686.698 Y=-1082598.288

X=-600752.543 Y=-1082490.496

X=-600731.504 Y=-1082507.680

X=-600719.633 Y=-1082500.448

X=-600738.439 Y=-1082469.674

X=-600717.998 Y=-1082456.602

X=-600691.560 Y=-1082481.929

X=-600644.680 Y=-1082557.366

X=-600686.276 Y=-1082582.775

ZS km 245,1

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 1569 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : z ulice Semanínské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/16

výměra 112387 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600812.699 Y=-1082504.944

X=-600815.264 Y=-1082506.217

X=-600828.393 Y=-1082480.164

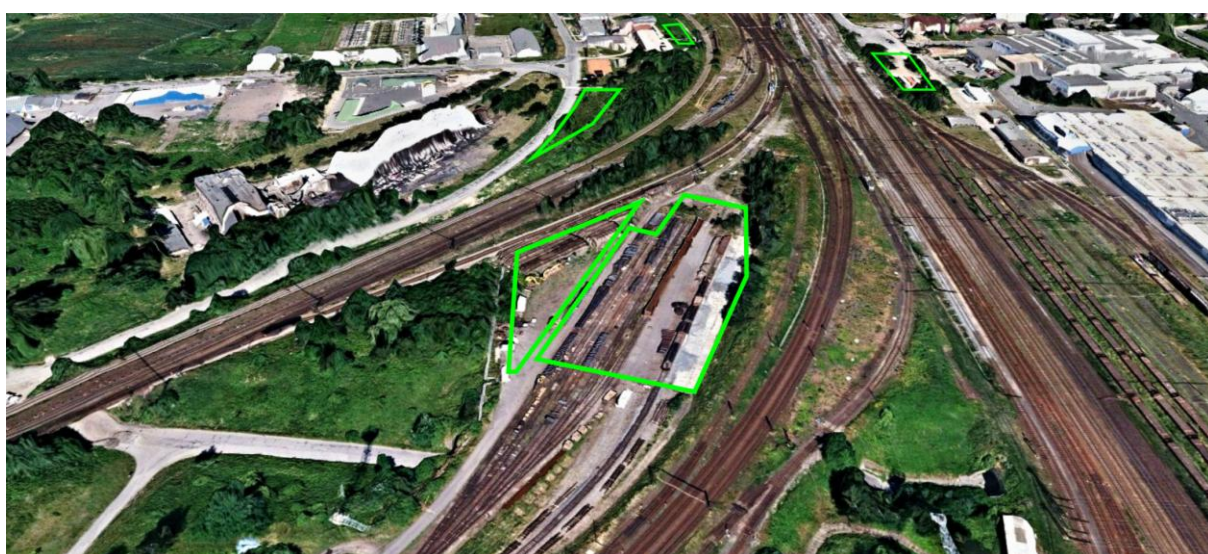
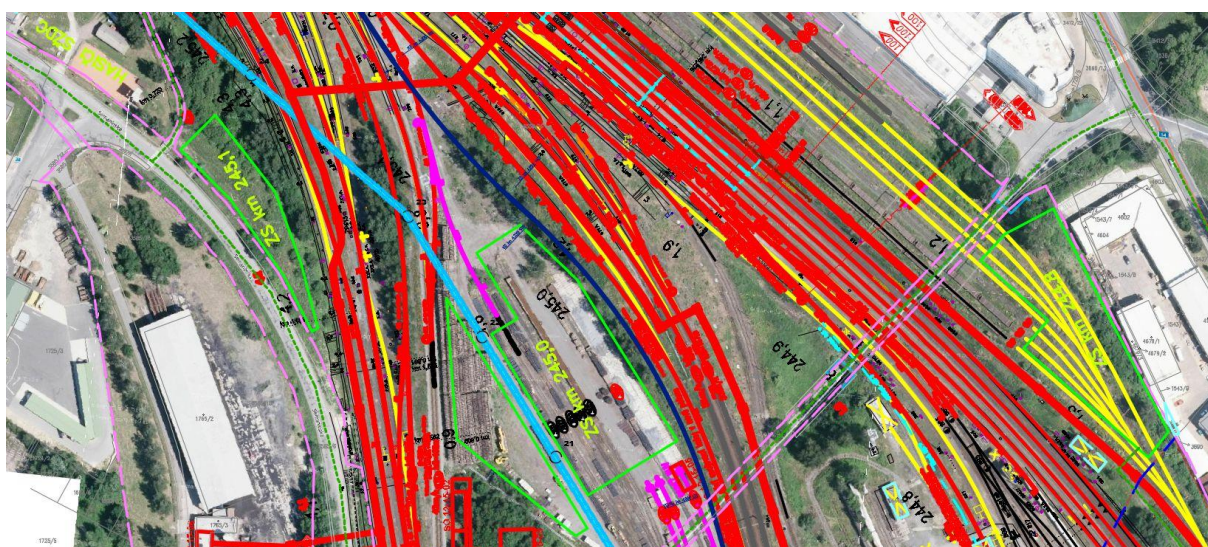
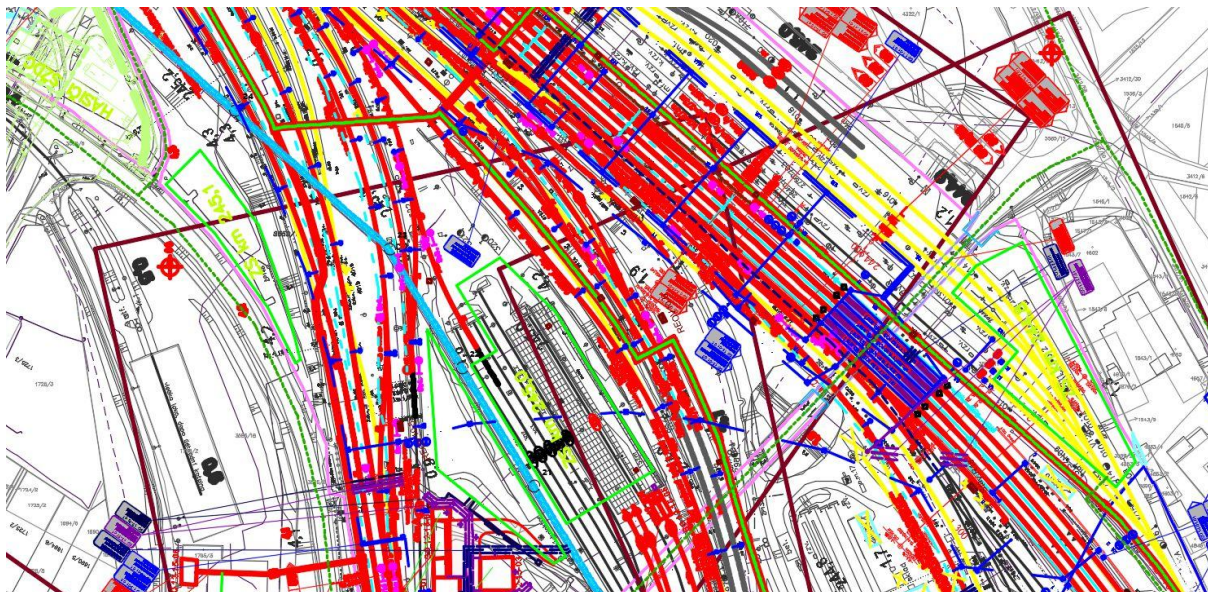
X=-600853.398 Y=-1082444.786

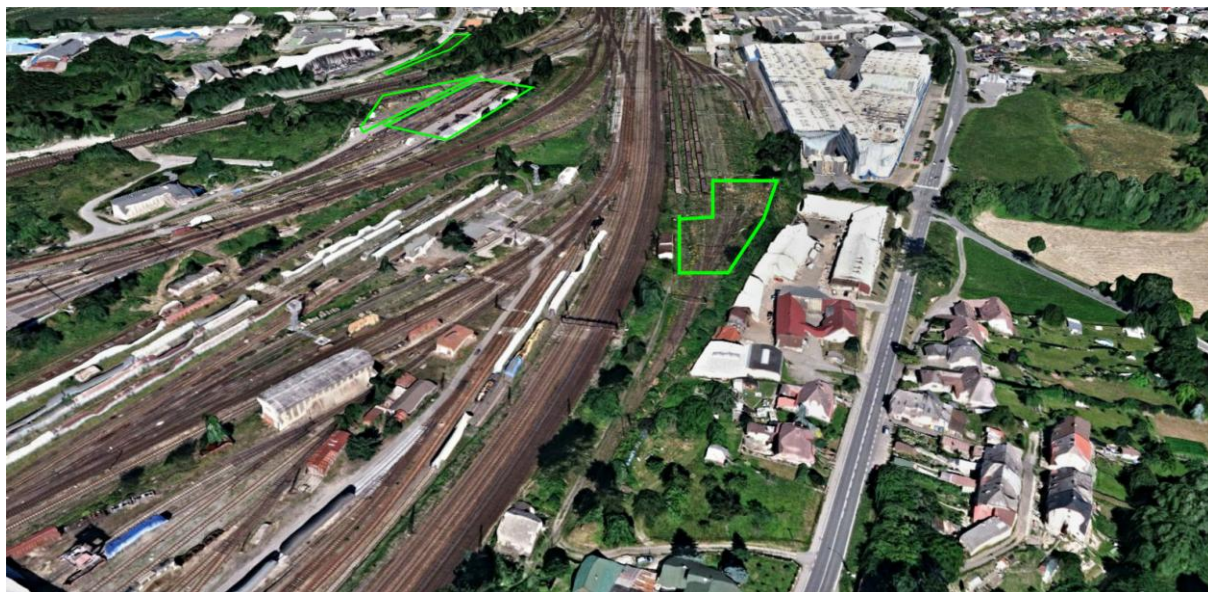
X=-600876.798 Y=-1082421.487

X=-600860.519 Y=-1082405.208

X=-600832.728 Y=-1082441.028

X=-600820.495 Y=-1082474.228





ZS km 244,0

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 991 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 651

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : z ulice Semanínské

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/104

výměra 20212 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600649.009 Y=-1083435.930

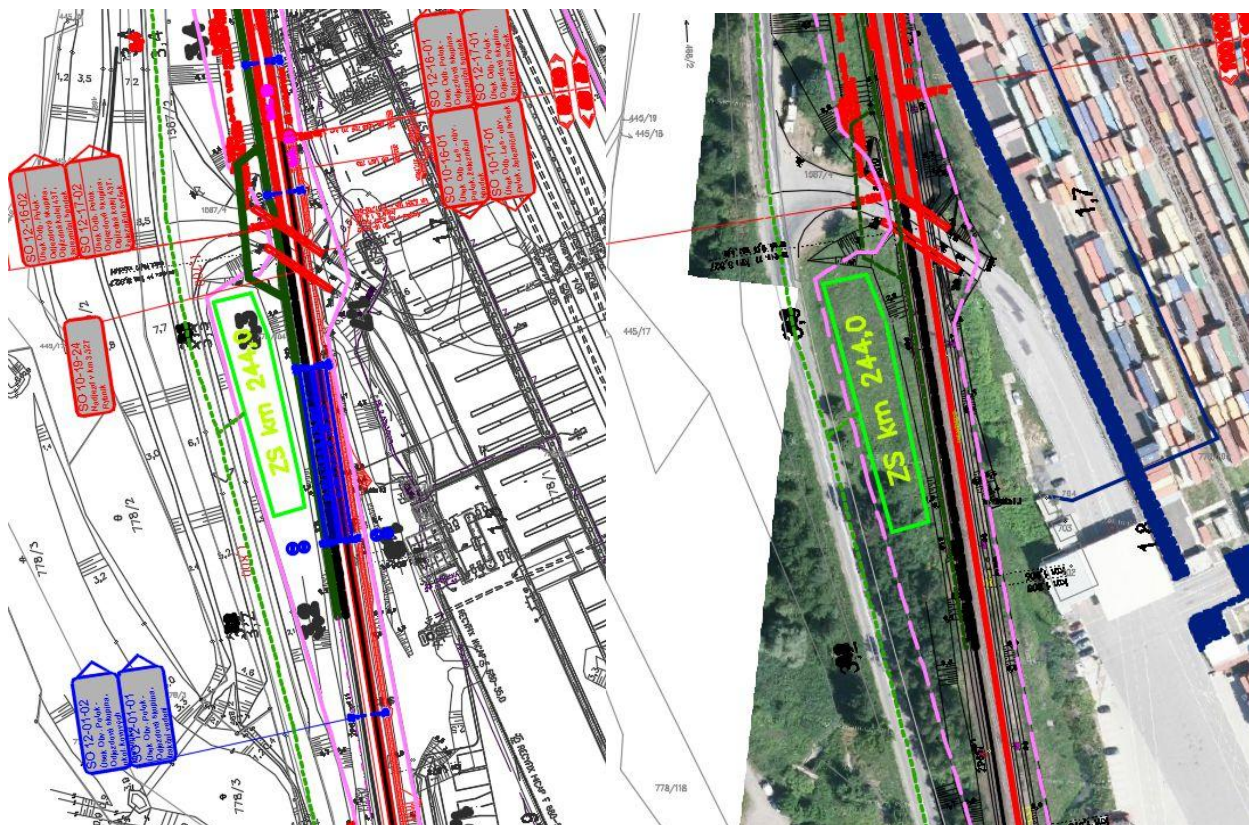
X=-600659.646 Y=-1083439.188

X=-600679.880 Y=-1083366.194

X=-600667.227 Y=-1083363.376

X=-600661.424 Y=-1083377.944

X=-600650.644 Y=-1083427.162



ZS km 243,7

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 367 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 202

Pozemek : SŽDC, s.o.

Dopravní napojení : z ulice Semanínské

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/5

výměra 734 m²

Způsob využití: dráha

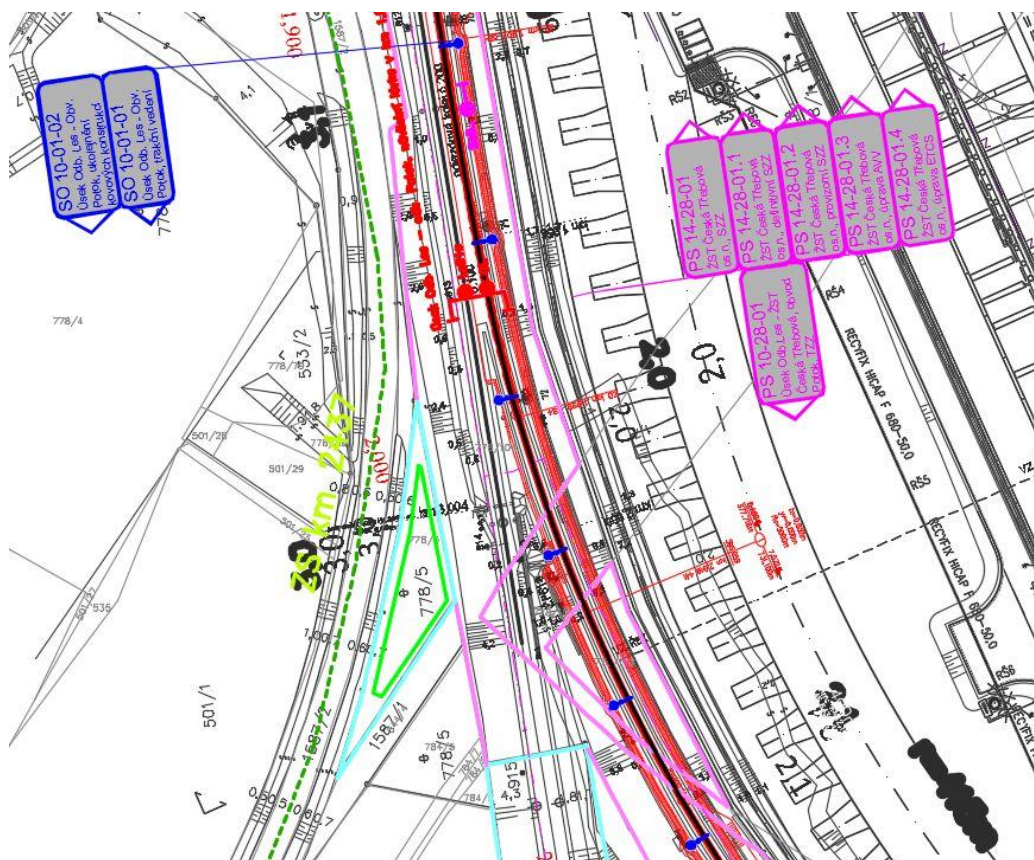
Druh pozemku: ostatní plocha

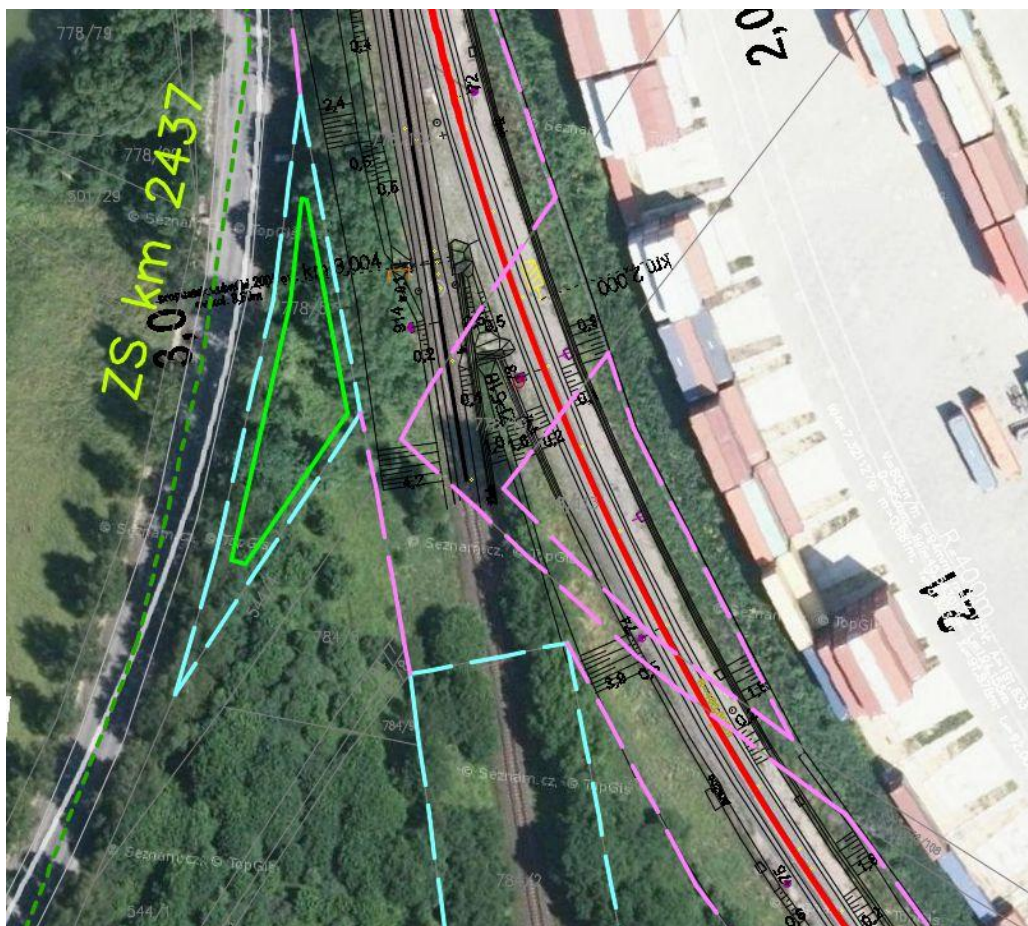
Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600634.014 Y=-1083711.370

Modernizace železničního uzlu Česká Třebová

X=-600631.947 Y=-1083712.041
X=-600616.461 Y=-1083689.144
X=-600622.582 Y=-1083656.833
X=-600623.292 Y=-1083656.602
X=-600625.157 Y=-1083672.518





ZS km 243,4

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 4512 m²

Charakter plochy: nepevněná

LV: 651

Pozemek : ČD, a.s.

Dopravní napojení : z areálu žst. Česká Třebová

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/1

výměra 710934 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600106.050 Y=-1083739.808
X=-600094.841 Y=-1083737.441
X=-600094.841 Y=-1083737.441
X=-600088.217 Y=-1083757.820
X=-600088.217 Y=-1083757.820
X=-600082.078 Y=-1083806.663
X=-600088.372 Y=-1083807.487
X=-600086.641 Y=-1083818.868
X=-600080.900 Y=-1083818.322
X=-600074.270 Y=-1083873.668
X=-600077.957 Y=-1083874.195
X=-600076.523 Y=-1083886.307
X=-600076.523 Y=-1083886.307
X=-600082.774 Y=-1083887.406
X=-600099.837 Y=-1083897.898
X=-600111.866 Y=-1083869.852
X=-600112.330 Y=-1083862.437
X=-600111.271 Y=-1083846.826
X=-600113.410 Y=-1083833.198
X=-600114.226 Y=-1083823.143
X=-600116.472 Y=-1083816.910
X=-600115.760 Y=-1083807.423
X=-600113.875 Y=-1083793.431
X=-600115.421 Y=-1083781.070
X=-600106.050 Y=-1083739.808

ZS km 243,3

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 1450 +2469 m²

Charakter plochy: nepevněná

LV: 651

Pozemek : ČD, a.s.

Dopravní napojení : z areálu žst. Česká Třebová

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/1

výměra 710934 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600193.168 Y=-1084000.860

X=-600161.503 Y=-1083967.171

X=-600138.075 Y=-1083990.556

X=-600171.935 Y=-1084021.769

X=-600153.810 Y=-1084068.364

X=-600147.829 Y=-1084058.466

X=-600100.602 Y=-1084039.764

X=-600081.708 Y=-1084071.402

X=-600125.930 Y=-1084101.612

X=-600144.517 Y=-1084090.859

X=-600136.667 Y=-1084080.550

ÚLOŽIŠTĚ ZEMIN

Plocha : 18277 m²

Charakter plochy: nepevněná

LV: 651

Pozemek : ČD, a.s.

Dopravní napojení : z areálu žst. Česká Třebová

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/1

výměra 710934 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-599967.505 Y=-1084089.974

X=-599976.543 Y=-1084062.490

X=-599996.977 Y=-1083985.926

X=-600009.551 Y=-1083984.356

X=-600006.015 Y=-1083909.756

X=-600006.801 Y=-1083880.701

X=-599994.226 Y=-1083875.597

X=-599955.717 Y=-1083973.755

X=-599920.351 Y=-1083963.154

X=-599879.484 Y=-1083989.067

X=-599842.940 Y=-1084077.017

X=-599919.958 Y=-1084108.428

X=-599967.505 Y=-1084089.974

ZS km 243,2

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 2259 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 202

Pozemek : SŽDC, s.o.

Dopravní napojení : z polní cesty z areálu žst. Česká Třebová

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 726/2

výměra 5576 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-600267.488 Y=-1084041.983

X=-600261.416 Y=-1084034.399

X=-600189.298 Y=-1084091.540

X=-600191.828 Y=-1084096.344

X=-600190.057 Y=-1084103.929

X=-600183.984 Y=-1084102.665

X=-600152.607 Y=-1084130.730

X=-600138.674 Y=-1084145.232

X=-600145.001 Y=-1084152.058

X=-600196.369 Y=-1084113.121

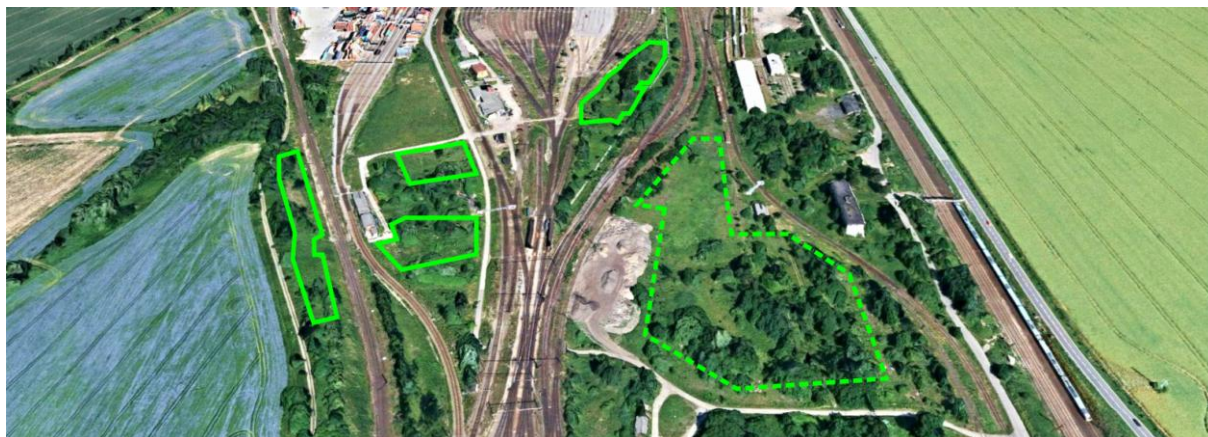
X=-600201.429 Y=-1084104.778

X=-600205.478 Y=-1084095.675

X=-600239.386 Y=-1084072.920

X=-600267.488 Y=-1084041.983





ZS km 242,9

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 2188 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 651

Pozemek : ČD, a.s.

Dopravní napojení : ze silnice I/14

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/1

výměra 710934 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-599621.344 Y=-1084292.022

X=-599635.483 Y=-1084297.114

X=-599661.010 Y=-1084238.812

X=-599695.634 Y=-1084162.599

X=-599681.208 Y=-1084156.470

X=-599651.966 Y=-1084224.038





ZS km 242,6

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 4369 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 651

Pozemek : ČD, a.s.

Dopravní napojení : ze silnice I/14

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/1

výměra 710934 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-599573.266 Y=-1084616.096

X=-599542.452 Y=-1084606.664

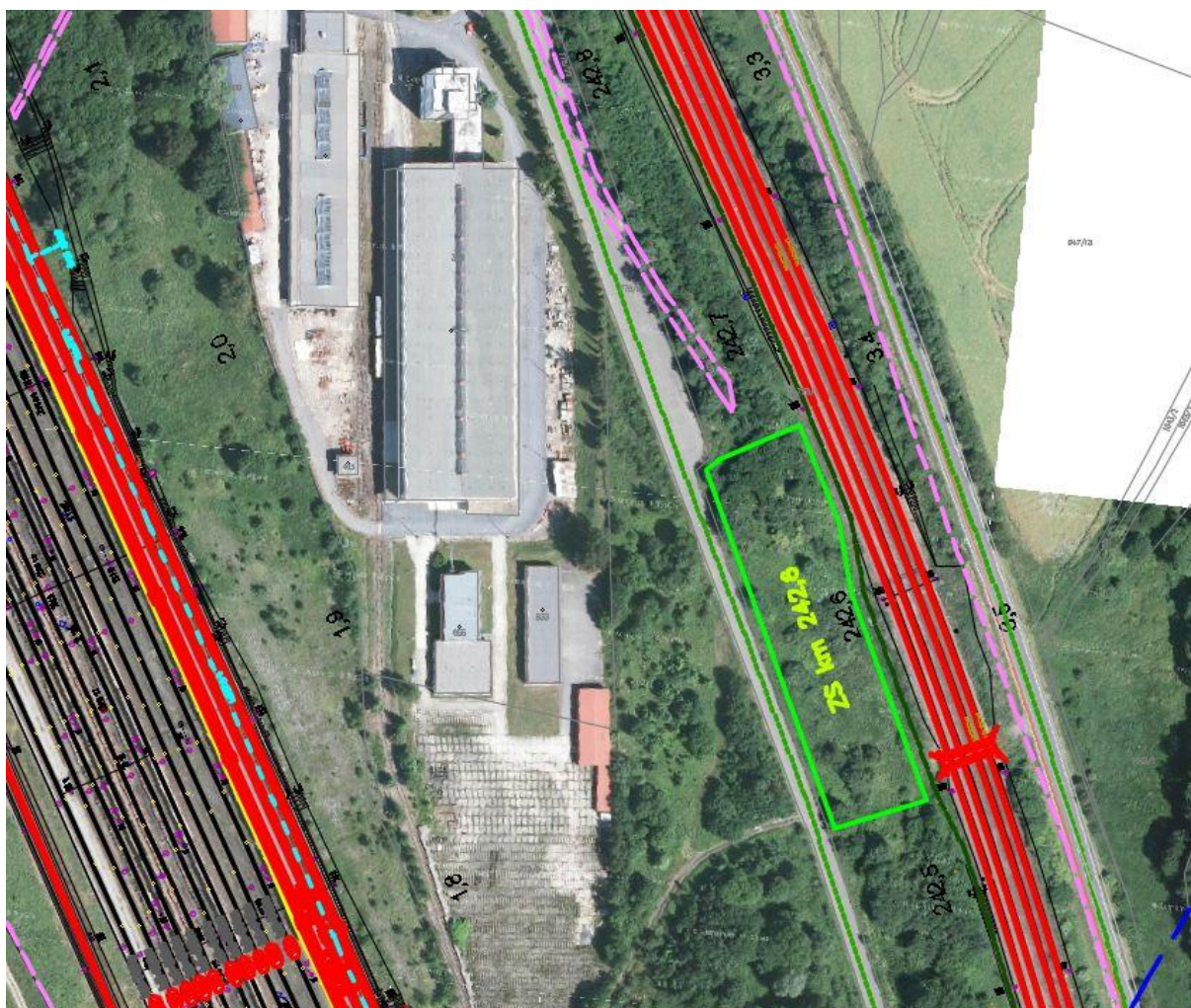
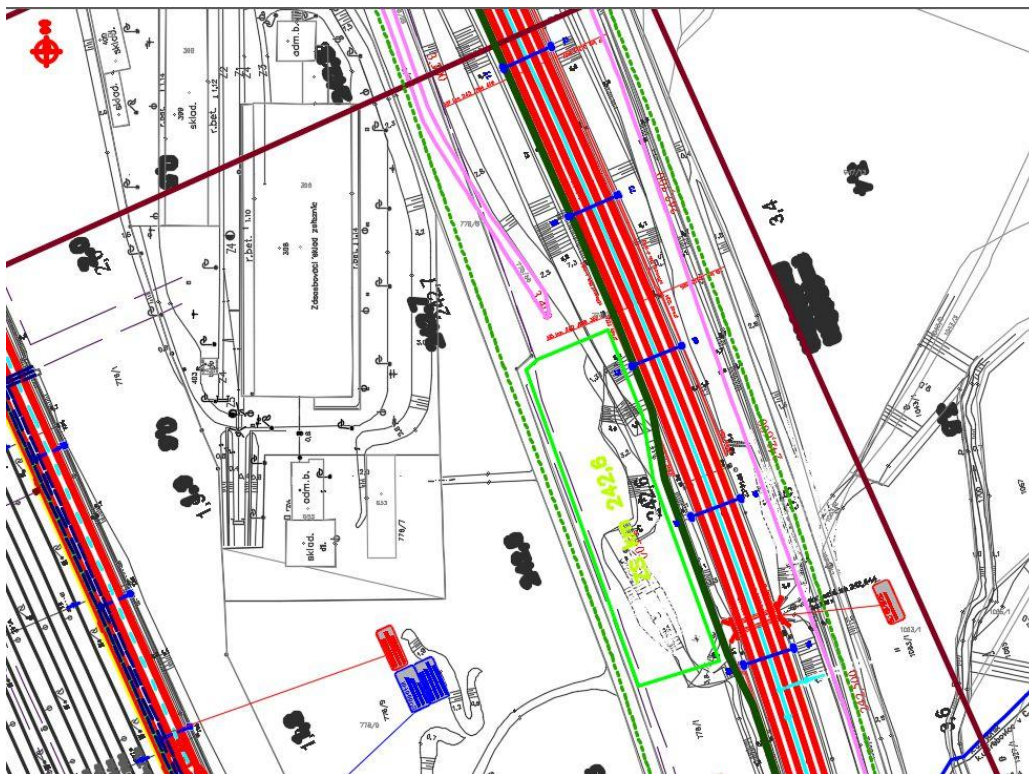
X=-599567.683 Y=-1084537.285

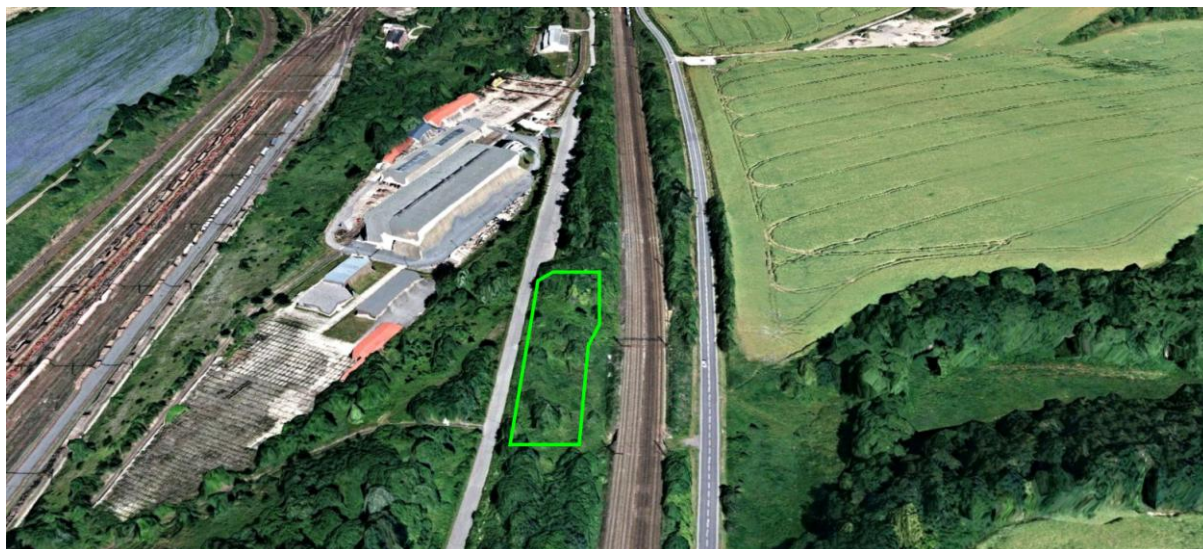
X=-599571.691 Y=-1084513.063

X=-599585.088 Y=-1084480.389

X=-599611.835 Y=-1084491.710

X=-599616.377 Y=-1084495.623





ZS km 242,0

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 135 + 72 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 69

Pozemek : SŽDC, s.o.

Dopravní napojení : z kolejiště a účelové cesty od silnice I/14

Katastrální území: Třebovice [770469]

Č. parcely: 1903/87

výměra 35730 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-599629.2489 Y=-1085061.7977

X=-599623.2747 Y=-1085059.4099

X=-599600.5739 Y=-1085092.9499

X=-599596.7557 Y=-1085099.1499

X=-599599.6841 Y=-1085100.4909

X=-599594.1968 Y=-1085110.3369

X=-599607.5037 Y=-1085109.8753

X=-599619.1912 Y=-1085083.6303

X=-599603.1683 Y=-1085120.3938

X=-599589.0707 Y=-1085116.8475

X=-599580.0309 Y=-1085136.1732

X=-599595.0593 Y=-1085139.3348

ZS km 241,9 východ

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 678 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 171

Pozemek : ČD, a.s.

Dopravní napojení : z kolejiště

Katastrální území: Třebovice [770469]

Č. parcely: 1903/1

výměra 208014 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-599430.4510 Y=-1085210.1863

X=-599426.7388 Y=-1085210.1064
X=-599425.0191 Y=-1085268.1410
X=-599424.5072 Y=-1085283.8820
X=-599439.6738 Y=-1085282.5510
X=-599436.2863 Y=-1085256.7714
X=-599433.1096 Y=-1085234.5519
X=-599430.4510 Y=-1085210.1863
..

ZS km 241,9 západ

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 419 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 69

Pozemek : SŽDC, s.o.

Dopravní napojení : z kolejiště a účelové cesty od silnice I/14

Katastrální území: Třebovice [770469]

Č. parcely: 1903/61; 1903/83; 1903/62; 1903/63; 1903/64; 1903/66

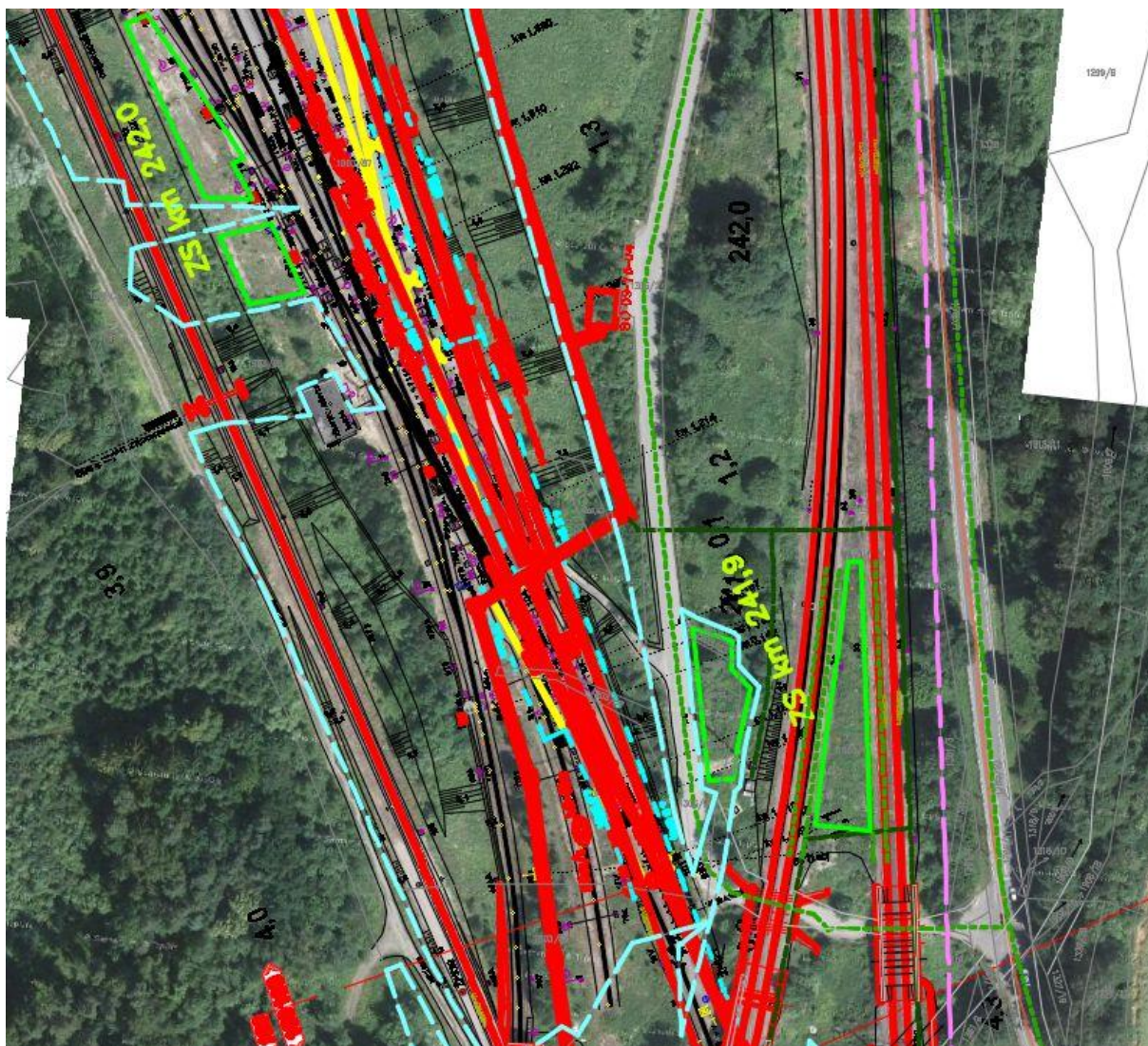
Způsob využití: dráha

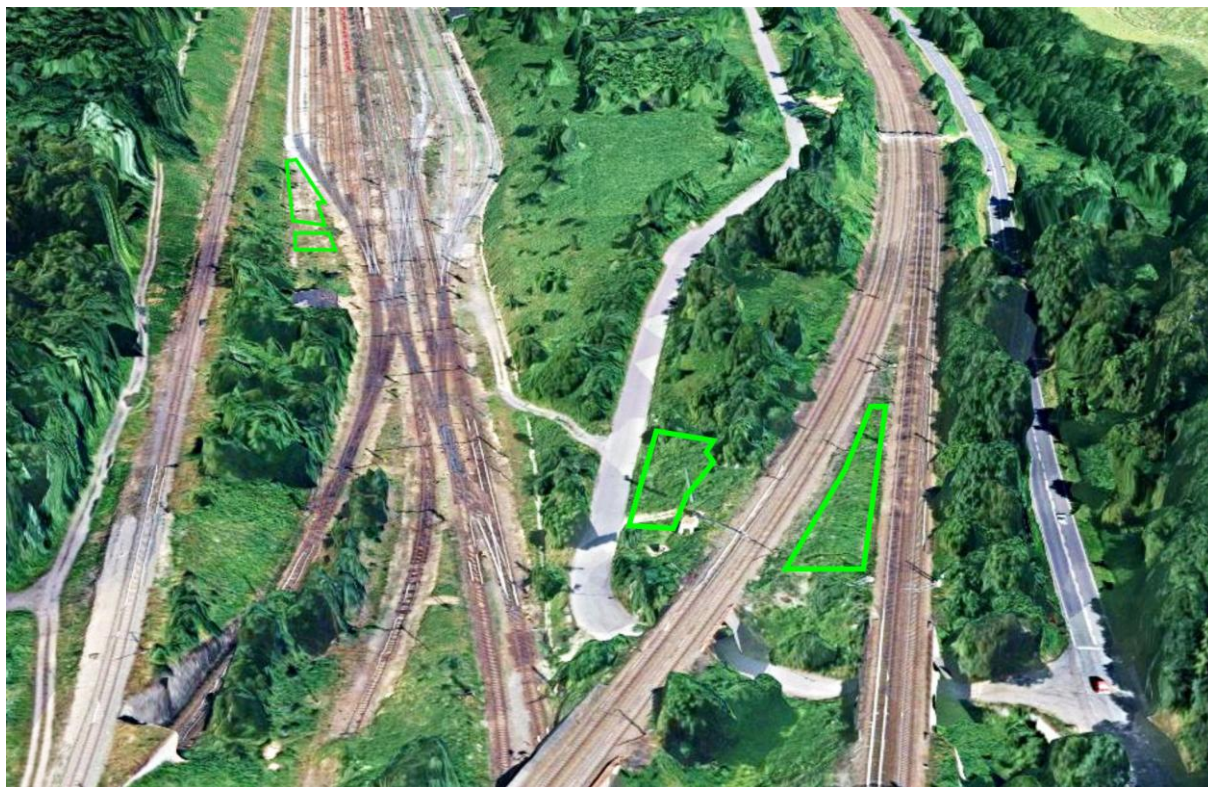
Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-599473.3161 Y=-1085228.1345
X=-599462.3547 Y=-1085231.8401
X=-599462.4332 Y=-1085239.5487
X=-599457.1214 Y=-1085244.9010
X=-599460.9228 Y=-1085261.0119
X=-599461.9812 Y=-1085269.9678
X=-599468.7153 Y=-1085270.2534







ZS km 240,2

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 4411 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 69

Pozemek : SŽDC, s.o.

Dopravní napojení : z účelové cesty

Katastrální území: Třebovice [770469]

Č. parcely: 1608/3

výměra 5495 m²

Způsob využití: jiná plocha

Druh pozemku: ostatní plocha

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-599744.8686 Y=-1086778.3364

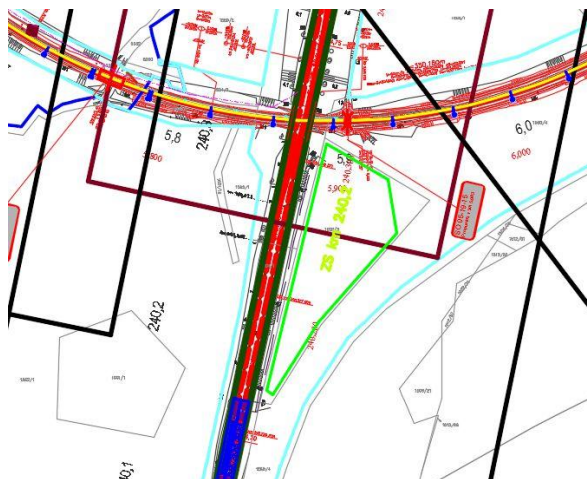
X=-599780.1074 Y=-1086923.2478

X=-599776.2354 Y=-1086925.6663

X=-599749.6302 Y=-1086883.0726

X=-599703.7168 Y=-1086830.7782

X=-599708.5251 Y=-1086799.5499



ZS km 239,4

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 115 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 12

Pozemek : SŽDC, s.o.

Dopravní napojení : od přejezdu silnice III/35846 v zastávce ČD Semanín

Katastrální území: Opatov v Čechách [771454]

Č. parcely: 2058/25

výměra 161029 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

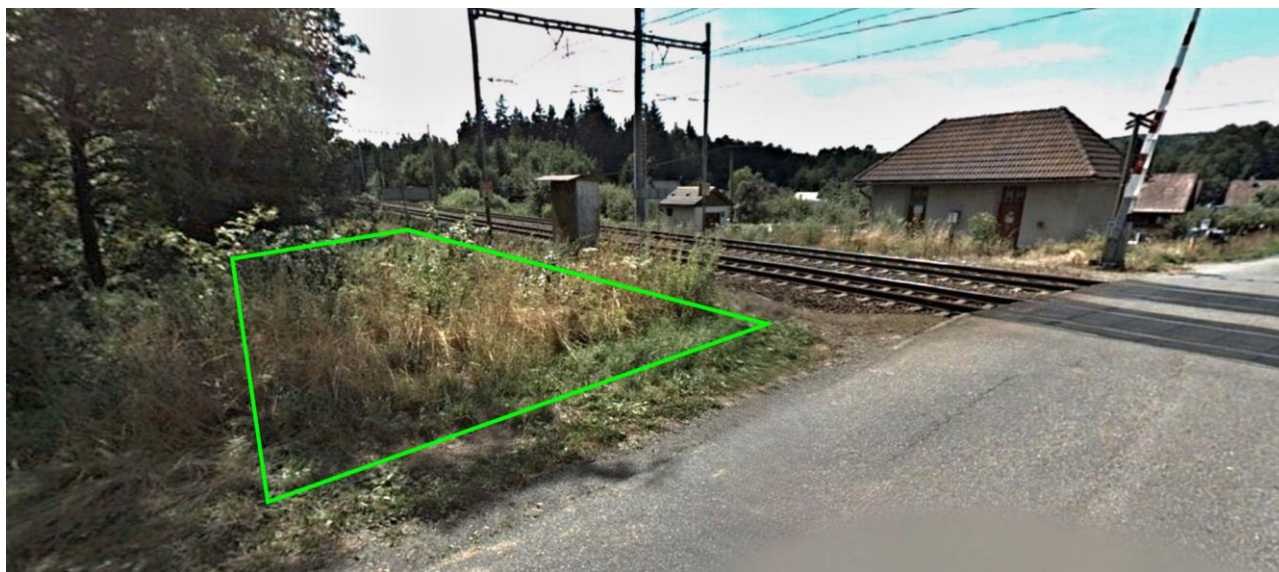
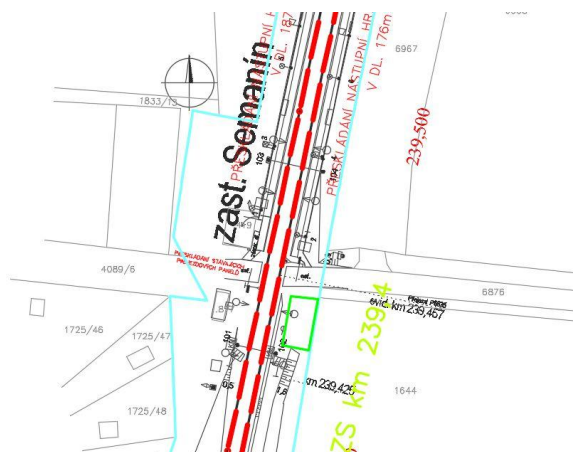
Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

X=-599937.6327 Y=-1087635.5305

X=-599935.0765 Y=-1087621.3668

X=-599927.3691 Y=-1087622.2954

X=-599929.8874 Y=-1087637.0784



Kamenivo a zeminy

Navrhované úpravy jsou vedeny po stávajících pozemcích trase, pouze v úsecích zvyšování rychlosti bude těleso trati rozšířeno dle potřeby.

Zeminy z kolejiště tvoří největší podíl z celkového objemu materiálu vytěženého při provádění stavby. Jedná se jednak o štěrk z kolejového lože a jednak o zeminy kolejového spodku, tj. zemní pláně. V rámci této stavby je dále navržena celá řada úprav, při kterých se předpokládá manipulace s velkým množstvím zeminy (mosty, opěrné a zárubní zdi, ...). Vytěžená zemina s vhodnými mechanickými a chemickými vlastnostmi bude využita ve stavbě zejména k směrovým a výškovým úpravám tělesa trati a k terénním úpravám ve stavbě.

Štěrkové lože

stávající trati bude podle harmonogramu prací sejmuto a převezeno na recyklační základnu v **ZS km 245,8** s mobilní recyklační linkou, která je umístěna na ploše rušené Rn skupiny.

Informace o této ploše jsou zařazeny výše, podle kilometráže, v popisu ploch zařízení staveniště.

Výjimku bude tvořit štěrkové lože pod výhybkami (v množství cca 15 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.

Štěrk z kolejiště určený k recyklaci bude snímán i s vrstvou zeminy zemní pláně pod štěrkovým ložem. V první fázi bude z kameniva sejmutého z kolejového lože oddělena na sítech jemná frakce, u které se předpokládá největší znečištění - tzv. 1. projev. Podle průzkumů kolejového lože, provedených

v rámci projektové přípravy, se předpokládá, že v mezistaničních úsecích není štěrkové lože významně kontaminováno ropnými látkami nebo polyaromáty.

Podsítné z 1. prosevu (výzisk) bude nutné před dalším nakládáním podrobit podrobné chemicko-analytické kontrole. Nekontaminovaný materiál může být nabídnut pro rekultivační programy nebo k terénním úpravám na povrchu terénu. Prosev (kat. O, kód 170508) bude podroben biodegradaci, jedná-li se o znečištění ropnými látkami nebo polyaromáty s jejich obsahem vyšším než připouští vyhl. 294/2005, případně uložen na skládce příslušné kategorie. V případě, že materiál bude obsahovat pouze zvýšené množství arsenu, je možné tento materiál použít k terénním úpravám s uložením minimálně 1 m pod povrchem terénu nebo uložen na příslušné skládce. Předpokládá se, že 1.prosev z této recyklace bude cca 25 % původního množství.

Vytříděné kamenivo (cca 50 % původního množství) bude po ovzorkování dále využito ve stavbě – po předrcení bude použito do podkladních vrstev kolejového lože nebo do vrstev obslužných komunikací podél trati (kód 170508, kat.O). 25% - 2. prosev uloženo na deponie při rekultivaci kamenolomu Žlutava.

Na štěrkové lože rekonstruovaného i nového kolejiště bude použit nový materiál.

Zemina pod štěrkovým ložem

Některé sondy, odebrané na jiných obdobných stavbách SŽDC ukazují na zvýšený obsah ropných látek a polyaromátů. Předpokládáme, že odstranění znečištění bude prováděno na biodegradačních plochách.

Doporučujeme proto zhotoviteli stavby, aby při pracích na odstraňování štěrkového lože z kolejiště, jakožto i na ostatních výkopových pracích všech stavebních objektů byl průběžně přítomen sanačně geologický dohled.

Montážní a demontážní základny kolejových polí

Pro účely demontáže a montáže kolejových polí a výhybkových částí se předpokládá využití zejména montážních základů a možných montážních a skladovacích prostor pro ukládání vytržených kolejových polí - prostory přímo v žst. Česká Třebová:

- Plocha na části zrušené Rn skupiny, nezasažená výstavbou objektů měnirny.
- Prostor bývalého areálu MeO za DKV
- Plocha za výhybkou 806a/b po úpravě terénu a kusé koleje
- Dvě lokality přístupné přes areál DKV

Všechny tyto plochy jsou v majetku ČD a.s.(RSM).

Dále se předpokládá využití montážních základů a skladovacích kolejí v železničních stanicích:

- Ústí nad Orlicí
- Choceň
- Borohrádek.

Všechny tyto plochy budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace.

1.2. Společné objekty a sdružené zařízení staveniště

S vybudování společného objektu pro účely zařízení staveniště se uvažuje z hlediska administrativního na ploše ZS km 245,8, na místě rušeného kolejiště Rn, v blízkosti stavby měnirny i stanice recyklace ŠL.

1.3. Voda, kanalizace, energie, telefon

Zajištění elektrické energie a záměsové, ošetřovací i pitné vody je na stavbě problematické. Proto se počítá s dovozem vody, zajištění elektrické energie se je možné pomocí elektrocentrály. Betonová směs bude na stavbu dovážena. Nejlepší telefonické spojení je pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

1.4. Dopravní trasy

Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, materiál pro montáž trakčního vedení a kabelového vedení, vnější prvky sděl a zab zař, veškeré prefabrikáty pro mosty, propustky, nástupiště apod. bude přepravována na stavbu přímo po železnici.

Pro realizaci stavby se počítá s hlavním příjezdem na staveniště a pátrání trasou silniční dopravy po silnici **I/14 (Ústecká, Dr. E. Beneše, Riegrova, Moravská)**, která je těsně přilehlou severo – jižní silniční tepnou k železničnímu uzlu Česká Třebová.

Kromě této páteřní tepny budou k obsluze stavby využívány všechny na I/14 napojující silnice II. a III. tříd a uliční síť města Česká Třebová:

III/63013 (Na rybníku v Dlouhé Třebové); III/63012 (Zacharovec, Pod Březinou, Kubelkova); II/358 (Litomyšlská); III/35847 (Semanínská); III/35846; III/35848.

Kromě těchto jmenovaných severojižních tahů po stranách železničního uzlu Česká Třebová budou využívány příčná propojení těchto tahů:

Pod Březinou – Ústecká (referentská osobní vozidla)

Dukelská, Nerudova, Paklackého

U teplárny

U Stadionu

Táborská

Jiráskova

Na Trubech (referentská osobní vozidla), Pernerova

Röslerova, Tykačova (2 bloky)

Masarykova, Krátká

Matyášova

Sadová, Náměstí Jana Pernera

Kozlovská

Semanínská

Slovanská

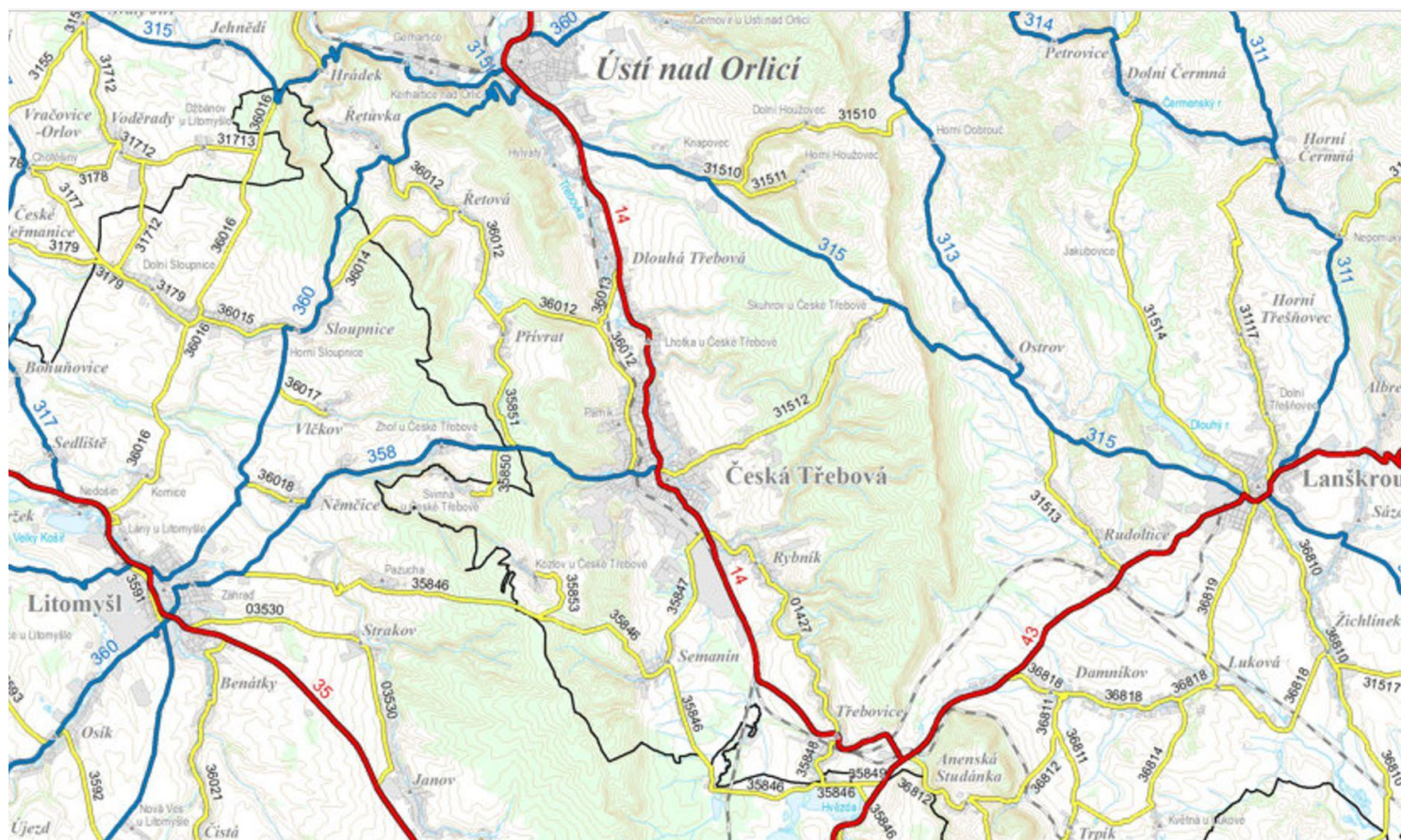
Bří Hubálků

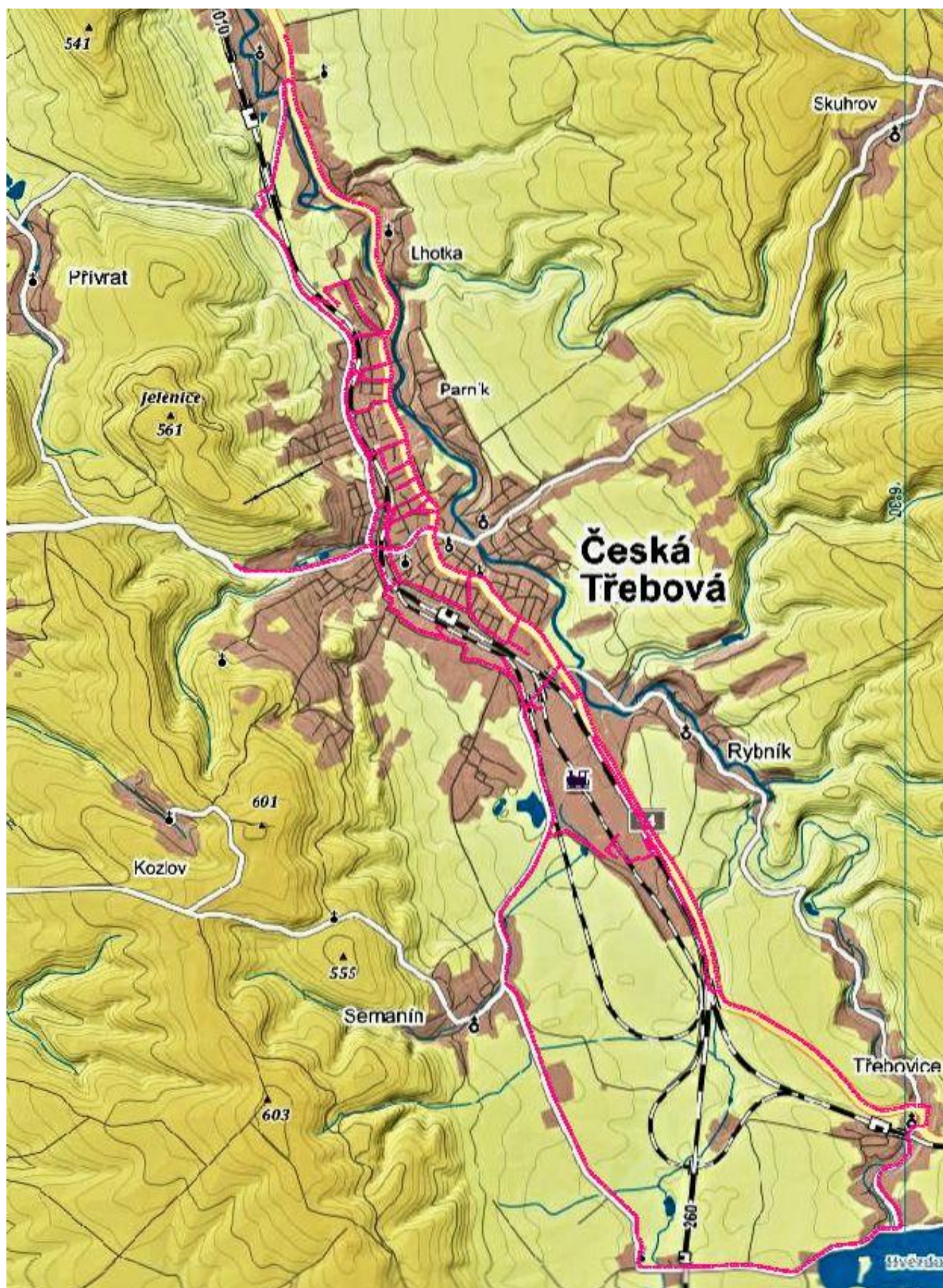
Semanínská – Moravská

Využívání dalších uličních profilů se sevřenou obytnou zástavbou pro stavbu není nevyhnutné, proto by zhotovitel při převzetí staveniště měl převzít rovněž seznam ulic, které pro realizaci může použít.

Dalšími komunikacemi pro stavbu jsou veškeré obslužné, účelové a polní cesty uvnitř areálu železničního uzlu Česká Třebová.



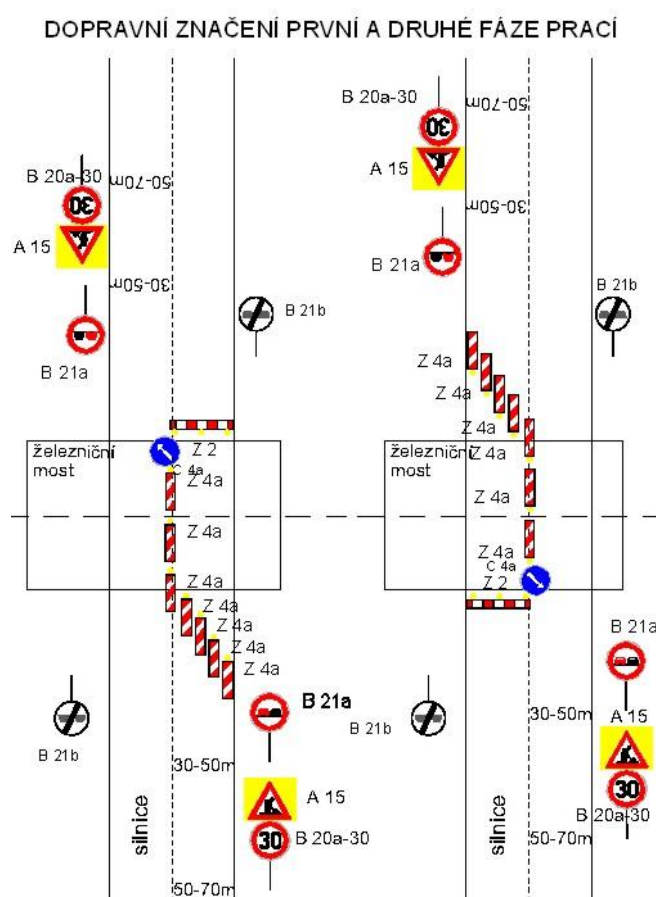




Na stavbě bude u mostů pokládka nových kabelů realizována pomocí nových kabelových lávek vně jejich nosné konstrukce. Při instalaci základů (konzolových podpěr) těchto kabelových lávek bude pravděpodobně nutné krátkodobé (několikahodinové), omezení jednoho jízdního pruhu pro ustavení potřebné mechanizace. Pro vlastní montáž konstrukce lávky bude rovněž omezen jeden jízdní pruh na ustavení jeřábu a při vlastní montážní práci zhotovitel na konkrétní práce v rozsahu několika minut pomocí svých pracovníků na obou stranách projížděné automobily zastaví a pozdrží. Pro tyto práce bude nejvhodnější použít nedělní ranní hodiny. Součástí dopravních opatření bude i zajištění bezpečného převedení pěších pod mostem.

Konkrétní technologii realizace těchto kabelových lávek a **vlastních mostních konstrukcí spodní i horní stavby**, určí zhotovitel stavby na základě svých možností mechanizace i lidských zdrojů. Vzhledem k tomu, že železniční provoz na mostech bude **po částech** vyloučen a přístup k pracovnímu místu bude i shora, bude mít zhotovitel možnost realizovat kabelovou lávku i některé části mostní konstrukce bez omezení silničního provozu pod mostem, pouze s použitím ochranné sítě proti pádu drobných součástí a nářadí do mostního otvoru.

Při potřebě uzávěr komunikace pod mosty po polovinách se použije dopravní značení principiálně dle obecného vzoru uvedeného níže. Tento obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje pro konkrétní práce u mostů. Toto dopravní značení projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace:



U některých rekonstruovaných mostů bude nutné z důvodu náročnosti prací úplné vyloučení silničního provozu při zajištění objízdných tras pro silniční dopravu.

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

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

Provádění jednotlivých PS a SO stavby bude probíhat za částečně nebo úplně vyloučeného železničního provozu.

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

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 ryh 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.

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 stavení vytýčení všech podzemních inženýrských sítí. Bez vytýčení nesmí být zahájeny jakékoliv zemní práce. Vzhledem k tomu, že existující podzemní řády většinou nejsou u správců řádně výškopisně a polohopisně zdokumentovány, je nutné před zahájením stavby, nejpozději při předávání stavení, tyto vytýčit.

Při výstavbě je nutné respektovat ochranná pásma:

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

Při manipulaci s jeřábem v blízkosti 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 provádění stavebních prací platí všechny obecně platné předpisy OBP (vlastní stavení se nachází na drážním pozemku, kde platí předpisy SŽDC Bp1. 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 a železniční stanice.

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

Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6

předpis SŽDC Bp1 s účinností od 1.10.2013
zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon)
silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

Předpisy SŽDC:

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

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

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

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

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

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

„SŽDC (ČD) 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/I 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 Názvosloví 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.

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.

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.

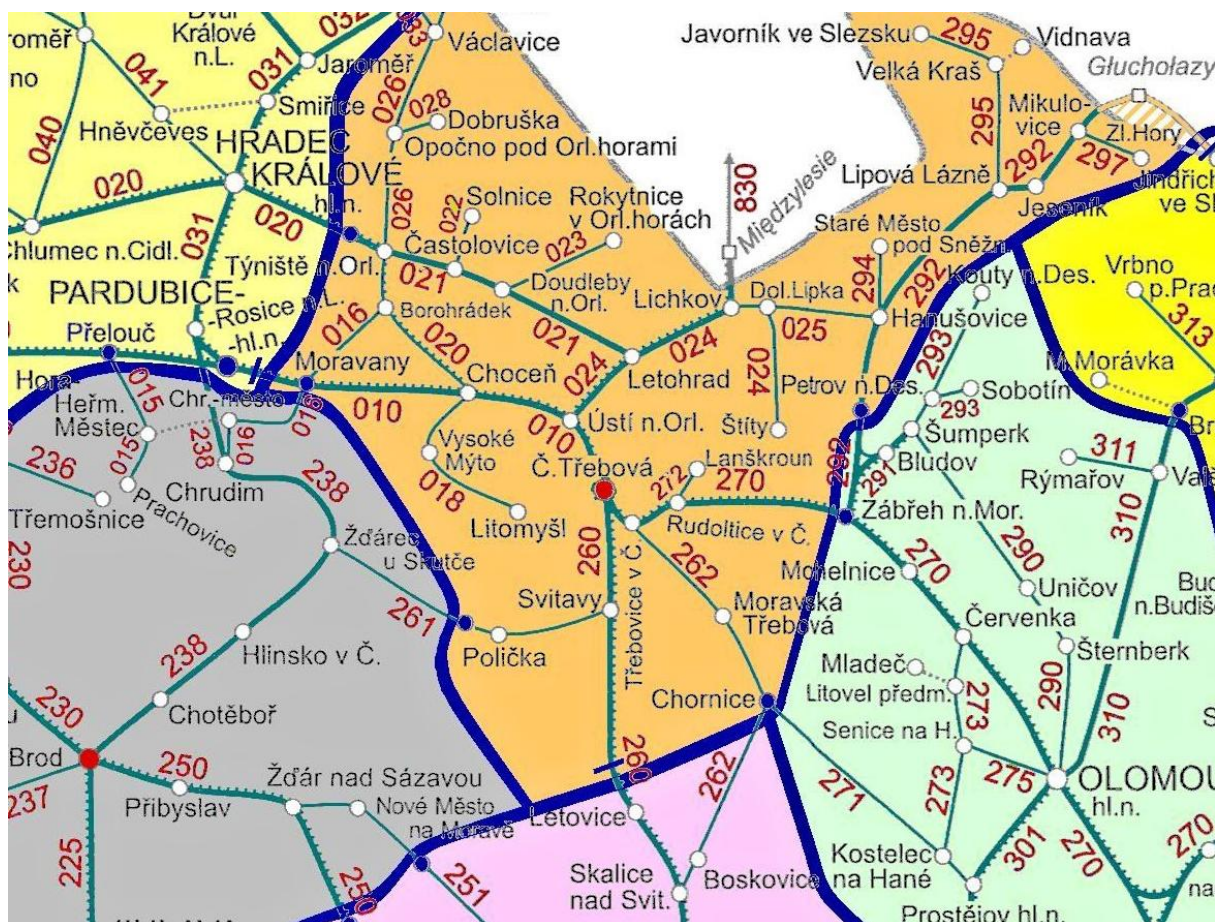
Sociální náležitosti

- lékařská služba v České Třebové
- policejní stanice v České Třebové
- hasičská záchranná stanice v České Třebové

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 Česká Třebová v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Výřez z mapy zásahových obvodů JPO HZS SŽDC je uvedena níže:



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

- ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239
- informovat územně příslušné operační a informační středisko hasičského záchranného sboru č. tel. 112
- informovat prostřednictvím operačního střediska HZSP SŽDC - JPO Česká Třebová 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
- 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.

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 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).

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. Při dodržení zásad uvedených v této kapitole by nemělo dojít k žádnému ovlivnění přírodního prostředí.

Pro eliminaci škodlivých vlivů stavby 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. Seřizené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřizením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřizené brzdy produkující minimum prachového azbestu. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek.

Plocha ZS bude vybavena 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 je nutné zajistit čištění veřejných komunikací i použité mechanizace 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 částiček 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 zhotovitel na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

Rizika BOZP

Při realizaci bude na stavbě celá řada rizik z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

- 1) Zejména se jedná o pracoviště, kde na začátku stavby a při ukončení stavby se budou pracovníci pohybovat v kolejišti, kde se budou pohybovat železniční kolejová vozidla – a to jak trakční prostředky s vagóny, tak také železniční technika. Všichni pracovníci na stavbě musí před zahájením prací absolvovat školení a prozkoušení z předpisu SŽDC (ČD) Op16 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. U každé pracovní skupiny musí být vždy vyčleněn jeden pracovník jako bezpečnostní hlídka, který neustále kontroluje, zda se nepřibližuje železniční kolejová technika k místu pracoviště. Bezpečnostní hlídka je vybavena dvouhlasou trubkou, na jejíž signál musí všichni pracovníci opustit pracovní místo a odejít do bezpečného prostoru, se kterým musí být seznámeni ještě před zahájením práce. V obvodu železniční stanice jsou pracovníci rovněž varováni staničním rozhlasem, případně radiopojítky. V případě prací v blízkosti trakčního vedení je nutné toto vedení vypnout a pořídít o tom záznam do stavebního deníku. Práce není možné provádět bez platného Rozkazu o výluce (ROV).
- 2) Dalšími riziky na této stavbě jsou ohrožení technikou a stroji, při jejich nakládání, vykládání i pracovní činnosti, ohrožení padajícími, nebo vymrštěnými předměty nebo materiály při práci těchto mechanismů.

- 3) Pracovníci na této stavbě se pohybují v nerovném terénu, mohou být ohroženi pádem, zřícením, nebo uklouznutím na nerovném povrchu.
- 4) Dalším rizikem je riziko elektrické – možný kontakt s elektrickými kabely, nebo elektrickým zařízením
- 5) Riziko tepelné – při svařování ocelových prvků železničního svršku, práci se živice
- 6) Riziko prašnosti jemných částeczek materiálů – na celé stavbě
- 7) Riziko nevhodných klimatických podmínek. Stavba může být prováděna během celého kalendářního roku, tedy i za extrémního chladu, tepla a vlhkosti
- 8) Riziko hluku, vibrací při práci se speciálními mechanismy
- 9) Riziko požární je na této stavbě méně významné, přesto je nutné jej nepodceňovat

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.

Zpracoval: Ing. Ferenc

1 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY

1.1 Základní informace o průběhu výstavby

1.1.1 Termíny zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby:	1. 1. 2020
Ukončení stavby:	14. 8. 2025
Doba výstavby:	2 053 dní

1.1.2 Členění stavebních prací

Stavební práce spojené se stavbou „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“ budou probíhat v kalendářních letech 2020 až 2025. Všechny stavební postupy jsou vzájemně koordinovány a jako celek umožní realizovat stavbu v požadovaném rozsahu a termínech.

Práce jsou rozděleny do 22 stavebních postupů označených SP0 až SP21.

1.1.3 Doplnující informace a koncept stavebních postupů

Jak z „provizorních stavů“ vyplývá (například SP5), během výstavby uzlu dojde k výraznému provoznímu zatížení dnes méně využívané železniční infrastruktury. V textové části B.2.2 je v úvodu potřebné zdůraznit, že je nezbytně nutné zajistit normový stav železniční dopravní cesty stavbou nedotčené infrastruktury (ještě před investicí) tak, aby během výstavby železničního uzlu Česká Třebová nedocházelo na touto investiční akci nedotčené infrastruktury k případnému omezení provozu (např. zavádění pomalých jízd). Je nežádoucí případné další omezení již stavbou omezené kapacity dráhy v uzlu Česká Třebová.

Obecně pro celou dobu stavby platí, že během stavebních postupů bude trakční vedení bez napětí pouze nad tou částí kolejiště, kde budou probíhat práce na kolejovém svršku, spodku a mostních konstrukcích. Pokud budou třeba provizorní kolejová propojení, pak tyto budou provizorně zatrolejována a sjízdná závislou trakcí během stavebních postupů. Podrobné výkresy sjízdnosti kolejí pro jednotlivé stavební postupy budou doloženy v případném dalším stupni projektové dokumentace.

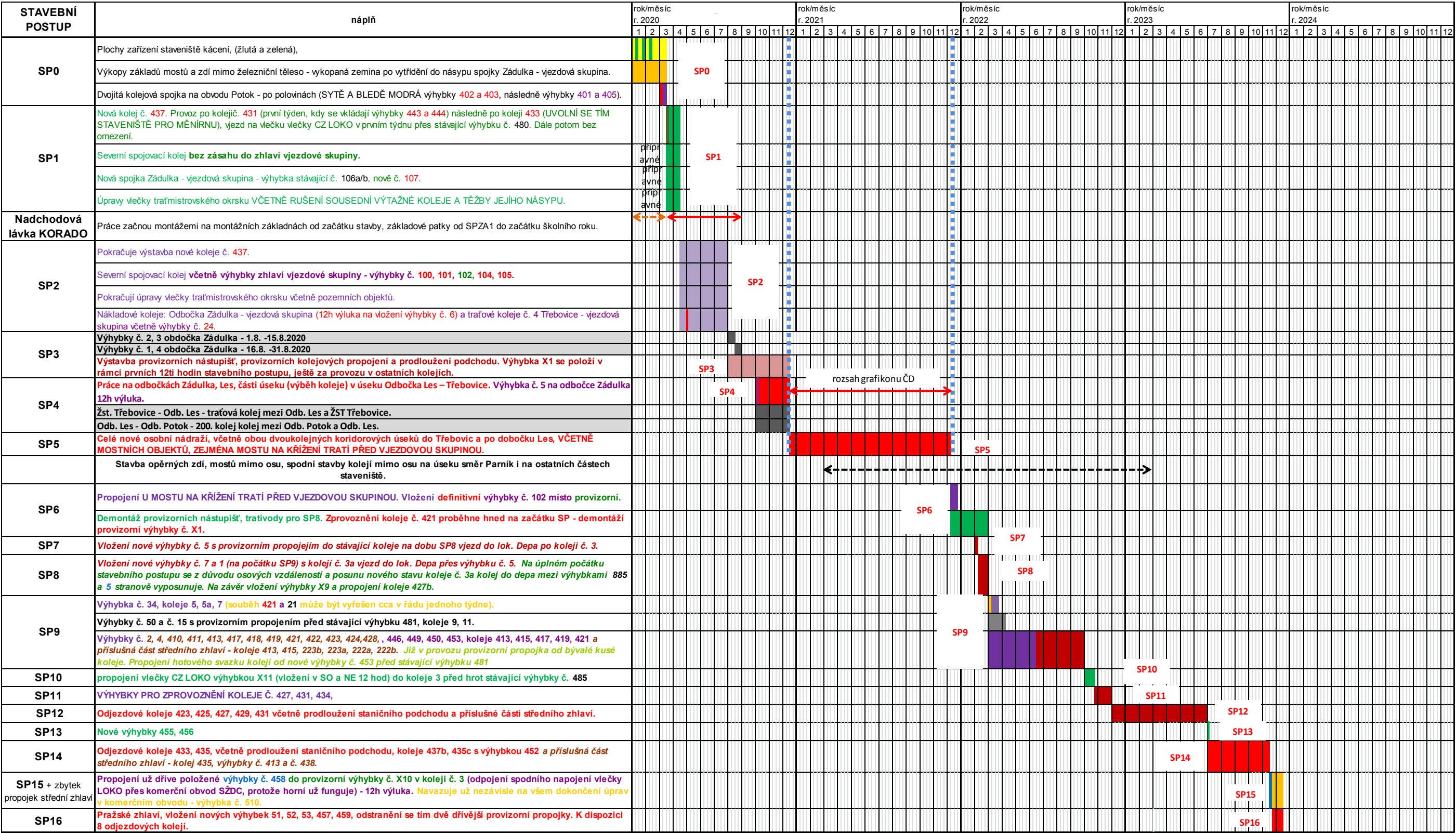
Jednotlivé SP jsou navrženy jako možné stavební postupy, v dalším stupni dokumentace budou prověřeny a je možnost i jejich sloučení. Posloupnost a návaznost SP je stanovena tak, aby docházelo k co nejmenšímu počtu výměny SW, zvláště např. u SP 17, 18, 19, 20, 21, aby výměna SW v ŽST Dlouhá Třebová a na CDP nebyla několikanásobná.

Technologii přepínání a dobu aktivace MPZZ (definitivního SZZ) je nutno v dalším stupni znovu prověřit a případně přehodnotit. Během aktivace a přepínání zabezpečovacího zařízení (jízda na PN) bude omezena rychlost na $v = 40 \text{ km/h}$.

V dalším stupni bude zohledněno omezení vzniklé železniční dopravy při přepínání a aktivaci MPZZ (definitivního SZZ) např. při aktivacích stanovit případnou potřebu výluk TZZ (možnost VNJR, jízdy po objízdných trasách), jízdy na PN, při oznámkování doba pro obsluhu provizorního ZZ, která se prodlouží.

Bez organizačních opatření, jako zajištění personální potřeby dopravních zaměstnanců, uvedených pro jednotlivé stavební postupy, není možné stavbu realizovat. Praxe na jiných stavbách je taková, že obsazení potřebných dočasných dopravních pracovníků zajišťují zhotovitelé z řad železničářů důchodců, případně bývalých železničářů, kteří mají platné potřebné zkoušky z dopravních předpisů, případně si je obnovují. Ve výzvě zhotovitelům k předložení nabídky do soutěže o realizaci musí být toto konstatováno, aby zhotovitelé ve své kalkulaci tuto položku do svých nabídek zahrnuli.

1.2 Souhrnný časový harmonogram realizace stavby



		rok/měsíc												rok/měsíc											
		r. 2024												r. 2025											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
SP17	Vložení výhybky 56 a kolejových napojení koleje 2d. Část koleje 2d směrově se odchylující ven z kolejiště včetně výhybky č. 57 - odvodnění, zdi a mosty jsou hotovy již z dřívější doby výstavby. Mosty, opěrné zdi, zemní těleso je již vybudováno - předchozí 2 roky.																								
SP18	Vložení výhybek 54, 55 a kolejových napojení koleje 1d. Výjezd na Parník: část koleje 1d od dokončené části včetně výhybky č. 58. Tato výhybka č. 58 se vloží v rámci první činnosti SP19 (víkend).																								
SP19	Výjezd na Parník: propojení části koleje 2d směrově se odchylující dovnitř kolejiště.																								
SP20	Propojení koleje č. 435d se směrovým posunem od výhybky č. 459 do místa sjednocení starého a nového stavu. Výjezd na Parník: dokončení koleji č. 2 a 4 (435e) včetně výhybky č. 2. Souběh koleji č. 2 a 4 včetně výhybky č. 2 se musí realizovat společně a skončit dříve. Kolej 435e může pokračovat už za provozu v koleji č. 2.																								
SP21	Žst. Opatov - Odb. Zádulka - kolej č. 2																								
	Žst. Opatov - Odb. Zádulka - kolej č. 1																								
	Dokončení pražského zhlaví - vložení výhybky č. 46 a propojení koleje č. 437d do stávajícího stavu. Výjezd na Parník: Dokončení koleji č. 1 a 3 (437e) včetně výhybky č. 1. Souběh koleji č. 1 a 3 včetně výhybky č. 1 se musí realizovat společně a skončit dříve. Kolej 437e je dlouhá, může pokračovat už za provozu v koleji č. 1.																								
mpl. vyzkouš., kolaudace - 1 měsíc																									
ební provoz - 6 měsíců																									

1.3 Přehled stavebních postupů

1.3.1 Stavební postup SP0

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, železniční stanice Třebovice v Čechách, Odbočky Parník, Odbočky Zádulka, Odbočky Les a mezistaniční úseky navazující na výše uvedené dopravní.

2. Rozsah prací:

Přípravný, „nultý“ stavební postup je plánován v prvních dva a půl měsících kalendářního roku 2020, kdy je pravděpodobná nepřízeň počasí pro vlastní stavební práce. Přesto toto období bude muset zhotovitel, který získá zakázku v krátké době před zahájením stavby, vyplnit intenzivní činností jak **stavební**, tak také **organizační**. Pro hladké a bezproblémové zahájení stavby je možné a potřebné realizovat přípravné práce, a to ve třech oblastech:

Běžnými činnostmi na železničních stavbách v rámci nultých stavebních postupů je zřizování areálů zařízení stavenišť, jejich oplocení, navážení staveništních buněk, zřizování sociálního zázemí pro pracovníky, zajišťování podmínek pro jejich ubytování, organizace jejich stravování, navážení drobné i větší mechanizace a prvního materiálu.

Zřizují se i menší skládkové plochy v areálu celého železničního uzlu Česká Třebová – u jednotlivých mostních objektů a podél úseků tratí. Přístupové cesty a plochy se podle potřeby zpevňují, aby při zahájení stavby tyto činnosti byly hotové a nezdržovaly hlavní stavební výrobu. V některých případech je nutné také zřídit provizorní nájezdy do železničního tělesa pro stavební stroje a nákladní vozidla.

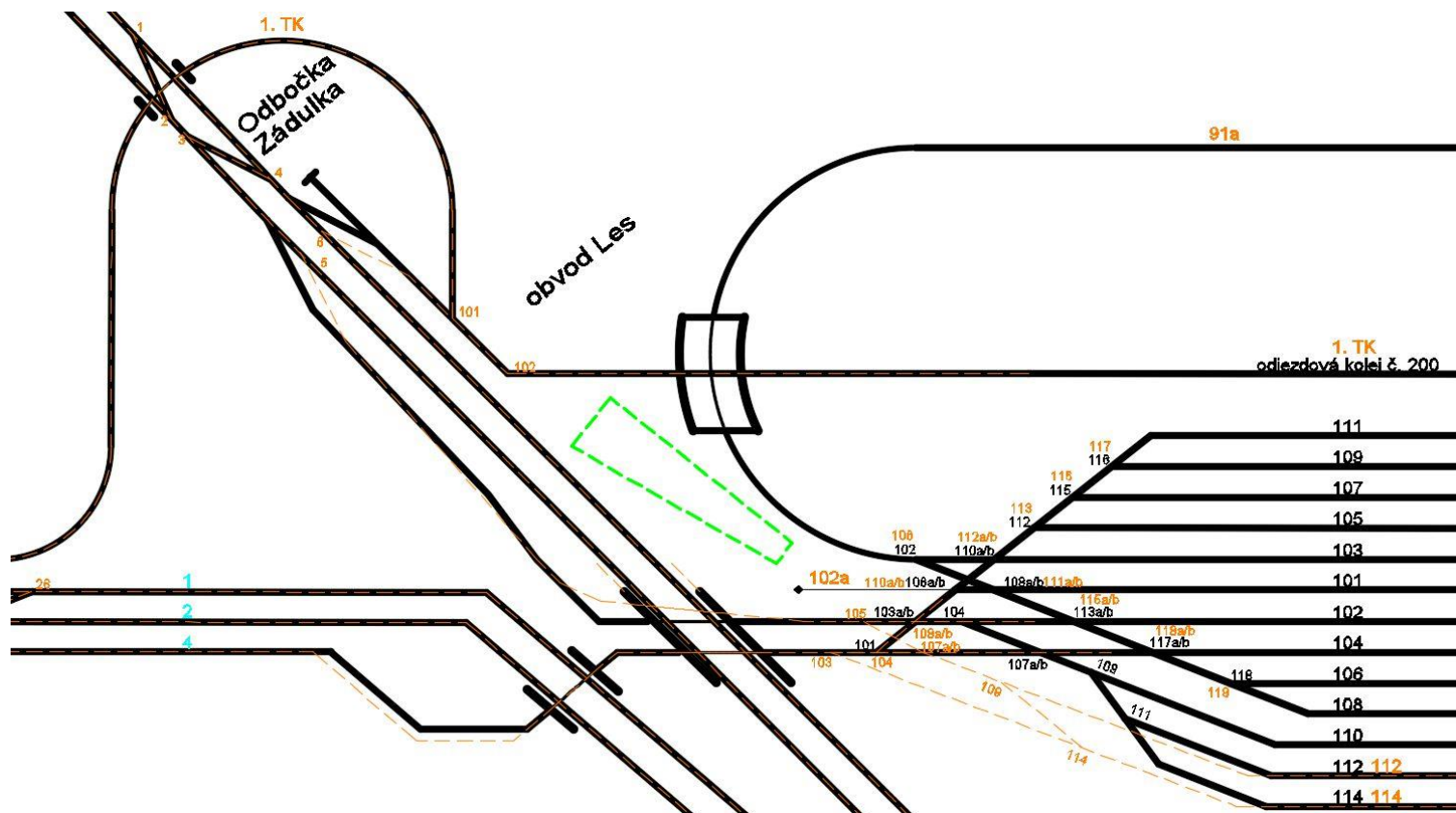
Kromě toho se také realizují nutné přeložky inženýrských sítí, které je možno realizovat za provozu, nebo v dopravních pauzách, také z důvodu urychlení hlavní výstavby.

Samozřejmostí je využití vegetačního klidu na kácení a redukci zeleně, které rovněž umožní co nejrychlejší nasazení stavebních kapacit po zahájení stavby.

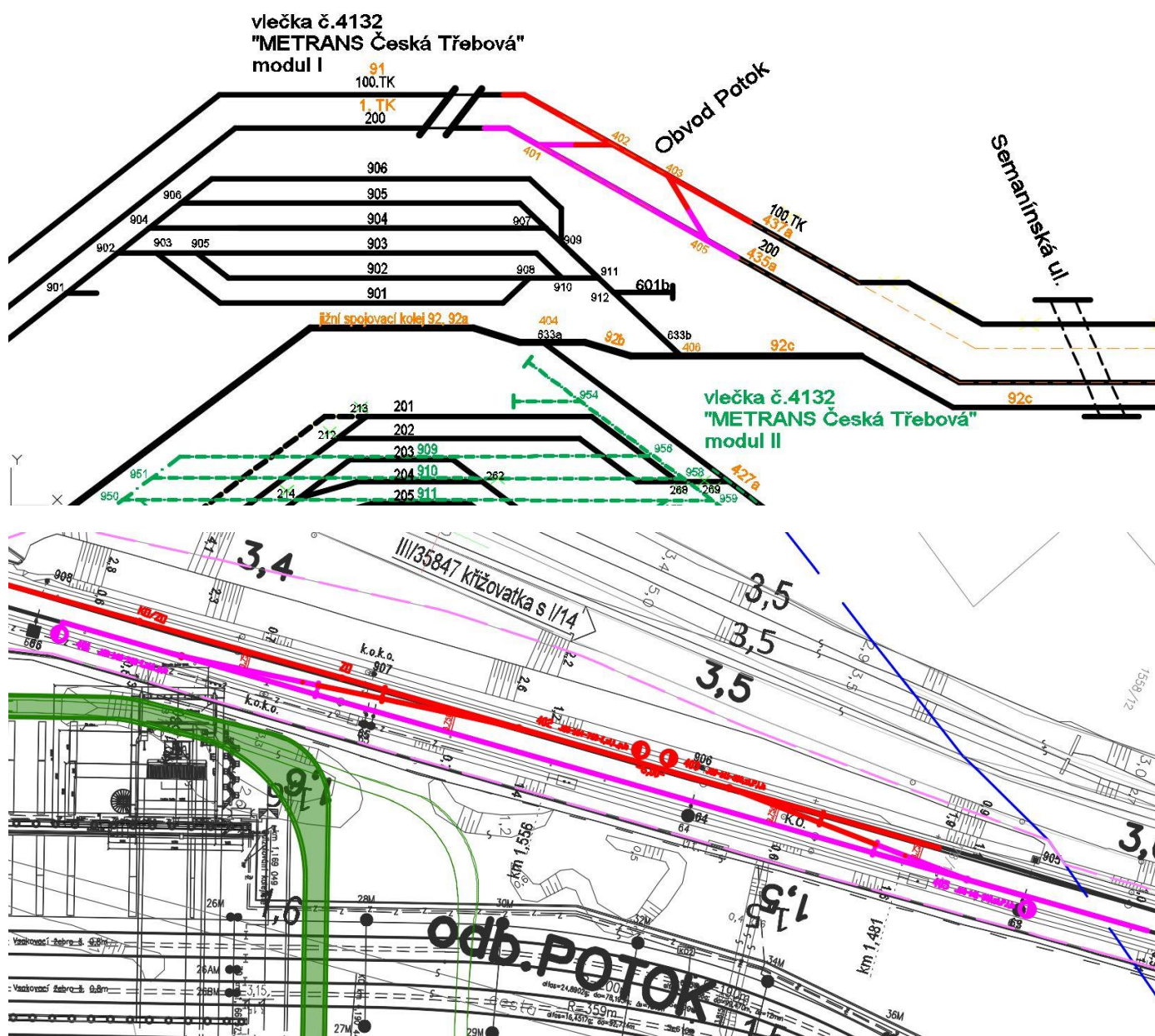
Na poli organizačním je třeba inventarizovat a zajistit potřebnou mechanizaci, počty kvalifikovaných pracovníků, dopravní prostředky silniční i železniční. Zhotovitel musí v tomto období intenzivně pracovat (na základě inventarizace prostředků, které má k dispozici) na síťových grafech toků materiálů a mechanizace, zajišťování odstavných kolejí pro železniční pracovní vlaky, na zpracovávání grafikonů pracovní dopravy v následujících stavebních postupech.

Bez této organizační přípravy by zahájení hlavní stavební výroby neproběhlo plynule, nebo se značnými zpožděními a to z hlediska rozsahu stavby a času, který je rezervován na její realizaci, není přípustné.

Součástí stavby jsou mostní objekty, zárubní a opěrné zdi, nebo jejich části, které je možno realizovat dopředu, ještě za stávajícího železničního provozu, aby se tím minimalizovaly výlukové časy na jejich kompletní realizaci. Zimní měsíce nultého stavebního postupu jsou z hlediska rozpojování zemin, jejich malé rozbředavosti, vhodné pro výkopové práce při výkopech pro zakládání zdí, částí mostů, odvodnění apod. Rovněž je vhodné využít těchto měsíců pro ukládání vhodného výkopku do násypů zemních těles. Příkladem je násypové těleso spojky Les – vjezdová skupina:



Podstatným počinem pro realizaci následných stavebních postupů je realizace dvou jednoduchých kolejových spojek Obvodu Potok po polovinách – nejprve výhybky 402 a 403, následně výhybky 401 a 405:



Mimo staveniště probíhá v tomto stavebním postupu kreslení dílenských výkresů a dílenská výroba jednotlivých částí nové nadchodové lávky KORADO.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 74 dní, od 1. 1. 2020 do 14. 3. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A0 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 37 až 55 (obvod Rn skupina v celém rozsahu),
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 74 dní, od 1. 1. 2020 do 14. 3. 2020.

Výluka A1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 100 v úseku mezi návěstidlem UL a kolejovou křižovatkou č. 903,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 7 dní, od 1. 3. 2020 do 7. 3. 2020.

Výluka A2 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 200 v mezistaničním úseku Odbočka Les – návěstidlo L200,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 7 dní, od 8. 3. 2020 do 14. 3. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Spojovací koleje č. 100 a č. 200 bez TZZ, zavedení tel. dorozumívání.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Zřízení provizorního SZZ na obvodu Potok. Ostatní části SZZ bez omezení, kromě tratí napojených na obvod Potok.

Zřízení výhybkových spojek č. 401 – 405 a jejich napojení do SZZ a TZZ bude vyžadovat aktivaci dočasné Odb. Potok se zařízením v provizorním kontejneru a napojením TZZ na sousední dopravní.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A0:

Bez omezení dopravy, kolejiště Rn skupiny je dlouhodobě vyloučeno.

Výluka A1:

Končící nákladní vlaky ze směru Praha budou vedeny po severní nebo jižní spojovací koleji do vjezdové skupiny. Nákladní vlaky ze směru Praha na vlečku Metrans vykonají na vjezdové skupině úvrat'.

Výluka A2:

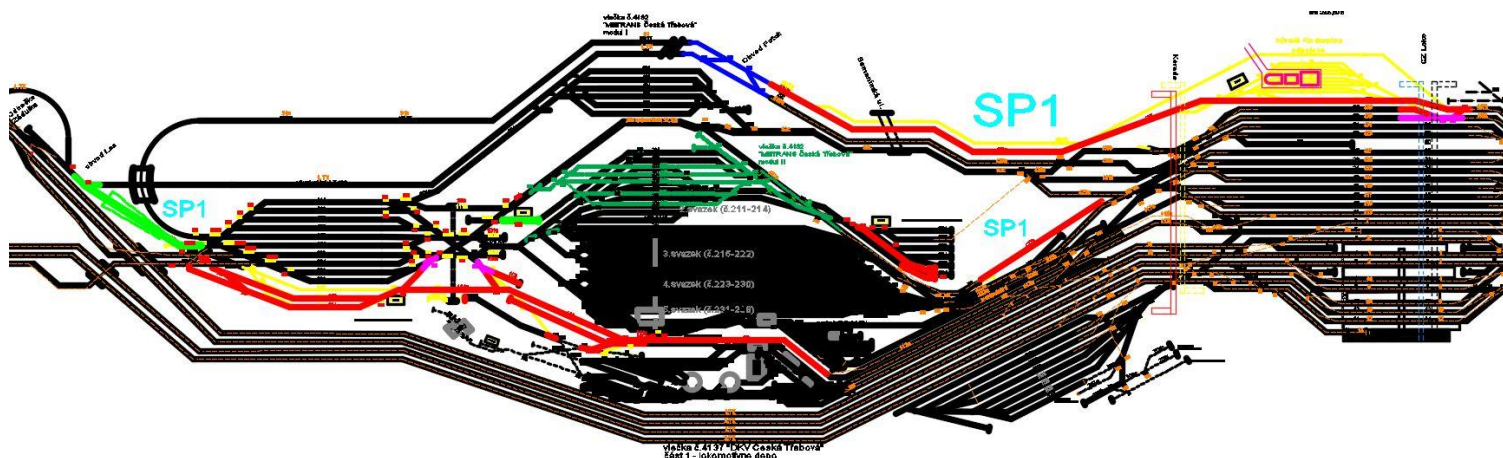
Výchozí nákladní vlaky ve směru Olomouc a Brno budou vedeny po severní nebo jižní spojovací koleji do vjezdové skupiny a odtud dále po traťových kolejích ve směru ŽST Třebovice v Čechách a Odbočka Zádulka.

1.3.2 Stavební postup SP1

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, Odbočky Les.

2. Rozsah prací:

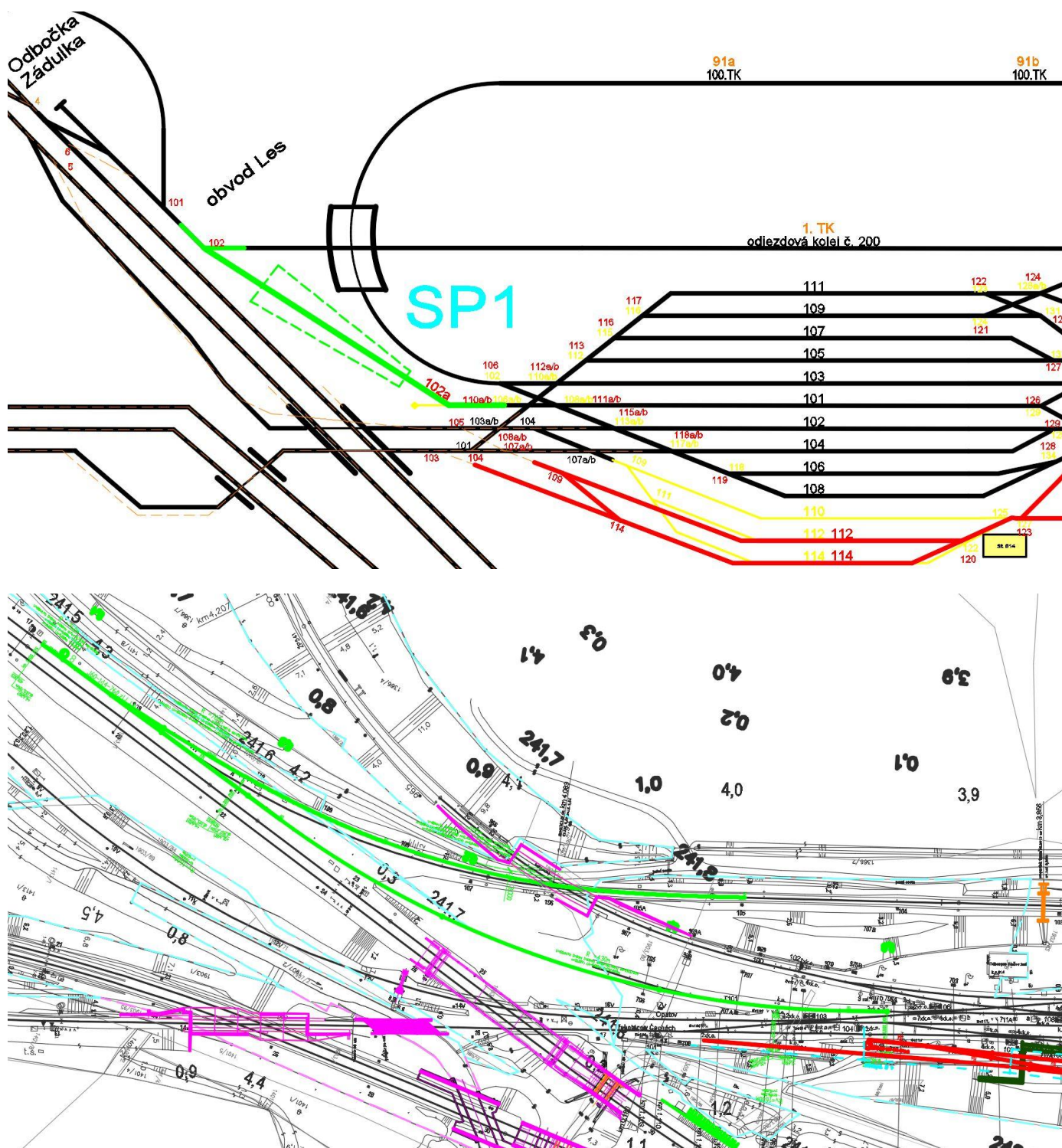


Předmětem tohoto stavebního postupu jsou práce na pěti ucelených částech stavby, z nichž některé budou probíhat i v následujícím stavebním postupu SP2.

Podstatnou podmínkou pro realizaci mnohých PS a SO, spojených zejména s realizací měnirny, je vybudování **nové koleje č. 437** v odsunuté poloze tak, aby mohlo být co nejdříve uvolněno staveniště pro zmiňovanou měnirnu v prostoru zrušeného kolejiště Rn skupiny. Provoz bude v prvním týdnu veden po koleji č. 431, kdy se vkládají nové výhybky 443 a 444 (ve schématu fialová barva) a následně bude veden provoz po koleji 433, kde tyto výhybky leží. Tímto se uvolní staveniště pro měnirnu i pro těleso nové koleje č. 437 v celé své délce. Vjezd na kolejiště vlečky CZ LOKO v prvním týdnu bude přes stávající výhybku č. 480. Dále potom bez omezení. **Práce na nové koleji č. 437 budou pokračovat i v následujícím stavebním postupu.**

V tomto stavebním postupu by mělo dojít v souvislosti s tím, že nad podchodem CZ LOKO bude rekonstruován železniční svršek, a měl by pod ním být tento podchod demolován. Vzhledem k tomu, že demolice tohoto podchodu jako celku začne až o rok později a z druhé strany, položí se v tomto případě nový svršek ještě na stávající podchod, aby mohl zůstat o jeden kalendářní rok v provozu pro pěší. Při demolici podchodu po dvou letech výstavby se na nutnou dobu demolice s opatrností vyjmou a vloží nová kolejová pole realizovaná v tomto stavebním postupu.

Druhou ucelenou částí stavby je realizace **nové spojky Les – vjezdová skupina** do výhybky č. (stávající) 106a/b, č. (nové) 107. Zemní těleso pro tuto spojku bylo budováno již v předchozím SP0, v tomto stavebním postupu se spojka zkompletuje a zprovozní, aby mohla být využívána v následujícím SP2, kdy se budou rekonstruovat výhybky zhlaví vjezdové skupiny.

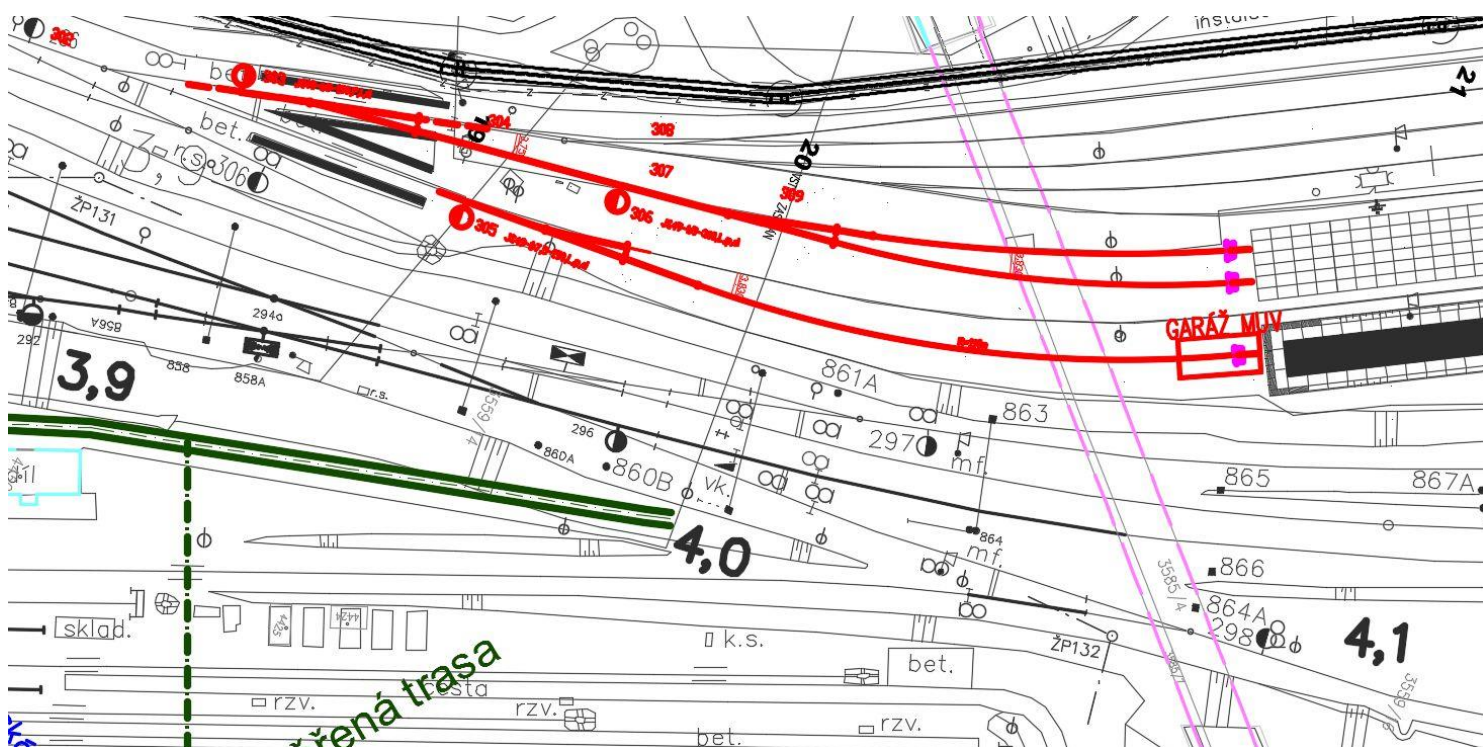


Velmi důležitou ucelenou částí stavby jak pro cílový stav, tak také pro realizaci následujících stavebních postupů, je rekonstrukce a modernizace **severní spojovací koleje**. Tato severní spojovací kolej bude realizována po dobu obou stavebních postupů SP1 i SP2. Rozdíl je ve skutečnosti, že v SP1 se nezasahuje do zhlaví vjezdové skupiny, dokud nebude v SP2 zprovozněna nová spojka Les – vjezdová skupina. Pro budoucí rozšíření kolejíště se již budují od zahájení stavby veškeré opěrné zdi.

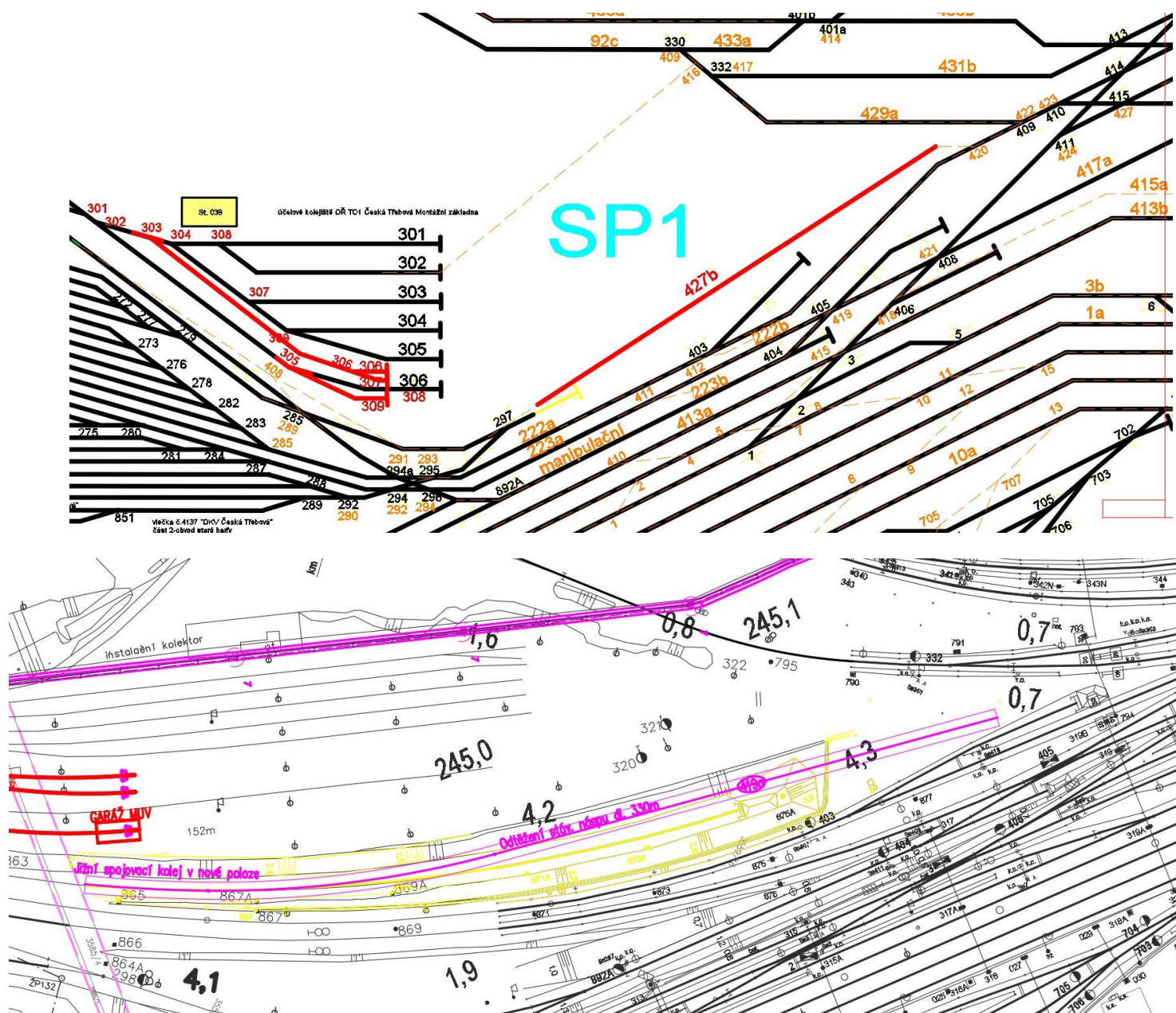
Zab. zař. vjezdové skupiny bude v závěru tohoto SP přepnuto na MPZZ, stávající SZZ bude demonstrováno a po adaptaci prostor technologie instalace nové SZZ a TZZ. Rozsah MPZZ bude na stávající kolejiště vjezdové skupiny a na nové koleje č. 112 a 114.

V prvních dvou stavebních postupech SP1 a SP2 bude rekonstruováno a doplněno **kolejiště Traťmistrovského okrsku**, včetně ploch a návazných staveb. Tohoto areálu může být v budoucnu během stavby využito při montážních činnostech dalších stavebních celků, jako osobního nádraží a odjezdové skupiny ŽST Česká Třebová.

V rámci těchto prací se provádí i práce na **izolaci mostního objektu** na ulici Semanínská.



V těsné blízkosti kolejiště traťmistrovského okrsku započnou práce na **nové části jižní spojovací koleje – kolej č. 427b** v prostoru mimo stávající kolejiště, bez narušení železničního provozu. Tato část koleje je situována v půdorysu stávající výtažné koleje, jejíž násypové těleso musí být odtěženo. Z tohoto důvodu náročnosti zemních prací bude s realizací těchto prací započato v předstihu již v tomto stavebním postupu SP1. Ve stavebních postupech SP8 – SP12 bude tato část budoucí jižní spojovací koleje využita pro provizorní propojení při realizaci skupin výhybek a propojení středního zhlaví žst. Česká Třebová.



Ve stavebních postupech SP1 a SP2 budou realizovány **základy nové nadchodové lávky KORADO**, které jsou situovány v kolejových mezerách. Krátkodobě zde bude nutné **snížení rychlosti sousedních kolejí** při výkopech, odvozu výkopku a při betonáži. Tyto úseky budou definovány v dalším stupni projektové dokumentace (viz bod 8.).

Nadále jsou vyráběny jednotlivé díly ocelové lávky.

Budují se schodiště, rampy, výtahy a přístupové chodníky pro tuto lávku.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 31 dní, od 15. 3. 2020 do 15. 4. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A0 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 37 až 55 (obvod Rn skupina v celém rozsahu),
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 31 dní, od 15. 3. 2020 do 15. 4. 2020.

Výluka A3 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 100 v úseku mezi obvodem Potok a kolejovou křižovatkou č. 903,
 - staniční kolej č. 35 v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 31 dní, od 15. 3. 2020 do 15. 4. 2020.

Výluka A3.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 33 v celé délce
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 7 dní, od 15. 3. 2020 do 21. 3. 2020.

Výluka A13 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 31 dní, od 15. 3. 2020 do 15. 4. 2020.

Výluka B1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Odbočka Les v celém rozsahu,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace),
 - staniční kolej č. T101 v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 31 dní, od 15. 3. 2020 do 15. 4. 2020.

Výluka A4 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 110, 112, 114, T105 v celé délce,
 - spojovací koleje č. 91, 92, 93 v celé délce,
 - kolej v obvodu vlečky DKV Česká Třebová vymezená výhybkami č. 139 a 813a/b,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 31 dní, od 15. 3. 2020 do 15. 4. 2020.

Výluka A4.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 138 a 148,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 7 dní, od 15. 3. 2020 do 21. 3. 2020.

Výluka X1 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Účelové kolejiště OŘ TO 1 Česká Třebová Montážní základna.

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 31 dní, od 15. 3. 2020 do 15. 4. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka pro vložení výhybky č. 2 na Odb. Les.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Během SP0 + SP1 výstavba provizorního mobilního zab. zař. (MPZZ) v obvodu vjezdové skupiny a Odb. Zádulka. V závěru SP1 vypnutí stávajícího SZZ vjezdové skupiny a Odb. Zádulka. MPZZ na Odb. Zádulka, na vjezdové skupině, na Odb. Les + obvodu Potok. Po SP0 by bylo vhodné ovládat obvod Potok ze stávajícího stavědla 019. Pro přepínání a aktivaci v činnosti provizorní výhybkářská stanoviště, doba trvání 14 dní.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A0:

Bez omezení dopravy, kolejiště Rn skupiny je dlouhodobě vyloučeno.

Výluka A3, kombinace výluk A3 + A3.1:

Končící nákladní vlaky ze směru Praha budou vedeny přes obvod odjezdové skupiny a staniční obvod Potok na 100. kolej do vjezdové skupiny.

Snížený počet kolejí v obvodu odjezdové skupiny (bez zásadních dopadů na provoz).

Výluka A13:

Posun na středním zhlaví (mezi kolejemi směrové skupiny) bude zajišťován do kolejí K1 a K2.

Výluka B1:

Výchozí nákladní vlaky ve směru Olomouc a Brno budou vedeny po jižní spojovací koleji do vjezdové skupiny a odtud dále po traťových kolejích ve směru ŽST Třebovice v Čechách a Odbočka Zádulka.

Výluka A4, kombinace výluk A4 + A4.1:

Nebude možný provoz po severní spojovací koleji mezi vjezdovou a odjezdovou skupinou.

Snížený počet kolejí v obvodu vjezdové skupiny (bez zásadních dopadů na provoz).

Znemožněn provoz mezi vjezdovou skupinou a vlečkou DKV a směrovou skupinou a vlečkou DKV.

Omezen provoz na vymezeném rozsahu kolejiště vlečky DKV (bez zásadních dopadů na provoz).

Výluka XI:

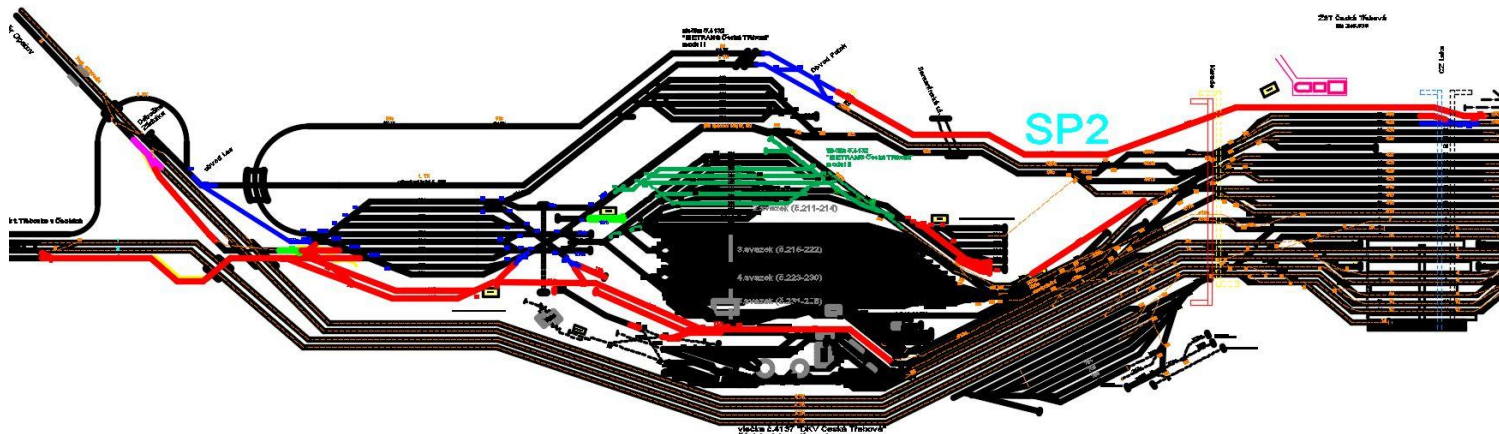
Budou znemožněny jízdy na celý obvod účelového kolejiště OŘ TO 1 Česká Třebová Montážní základna.

1.3.3 Stavební postup SP2

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, železniční stanice Třebovice v Čechách, Odbočky Zádulka, Odbočky Les a mezistaniční úseky navazující na výše uvedené dopravní.

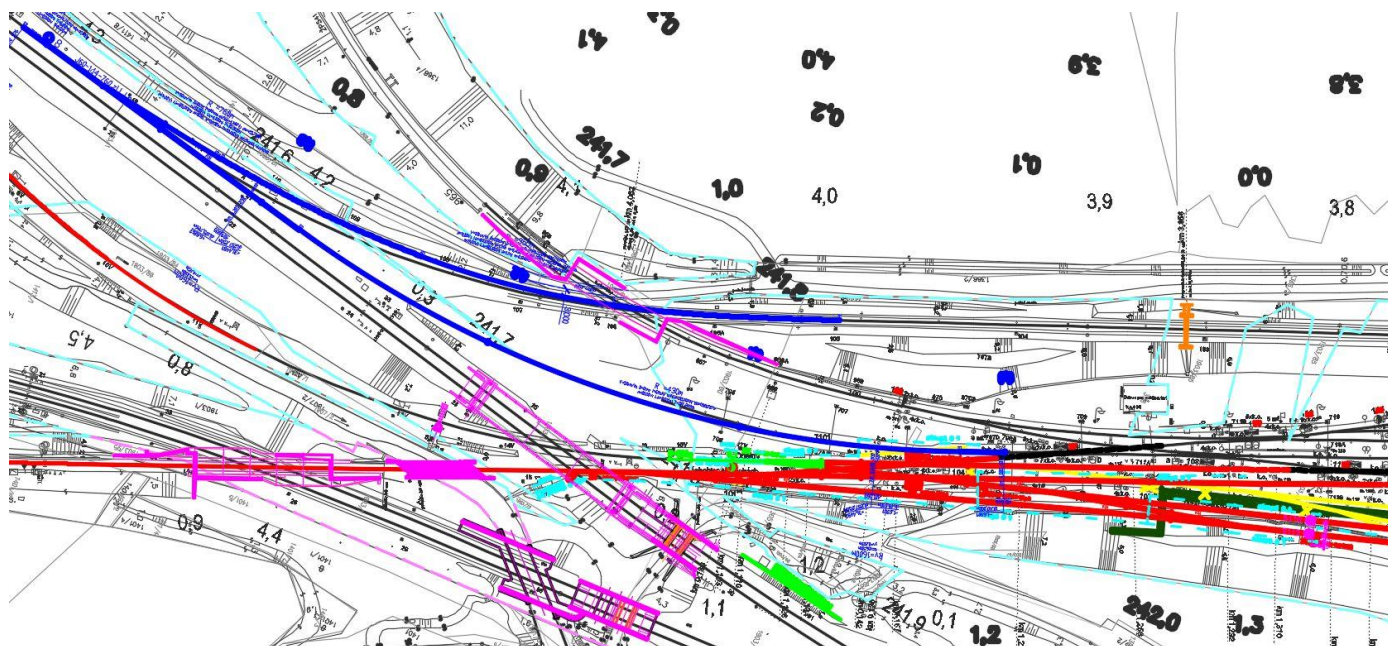
2. Rozsah prací:



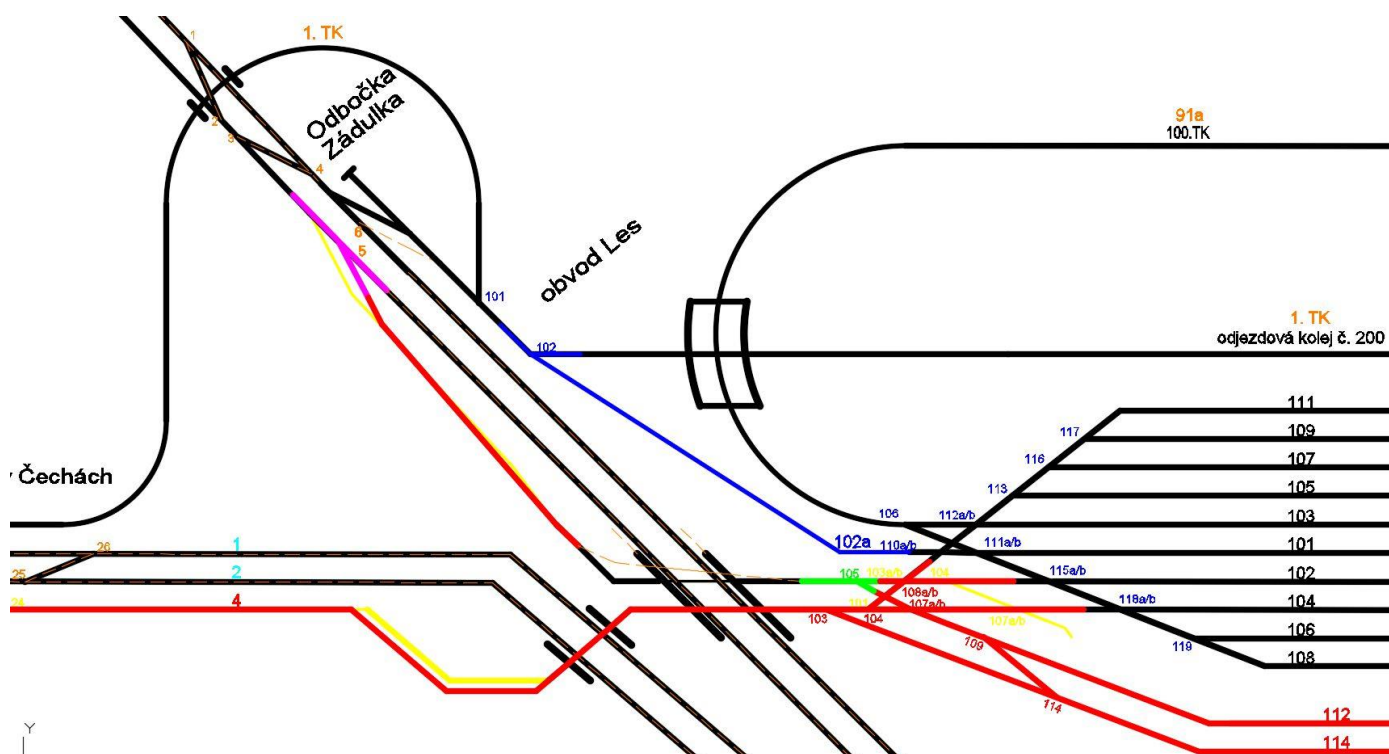
Základem stavebního postupu SP2 jsou pokračovací práce na výše popsaných pěti ucelených částech stavby v odstavci: Rozsah prací SP1 a navíc dva jednokolejné traťové úseky určené zejména pro nákladovou dopravu, které se napojují do zhlaví vjezdové skupiny.

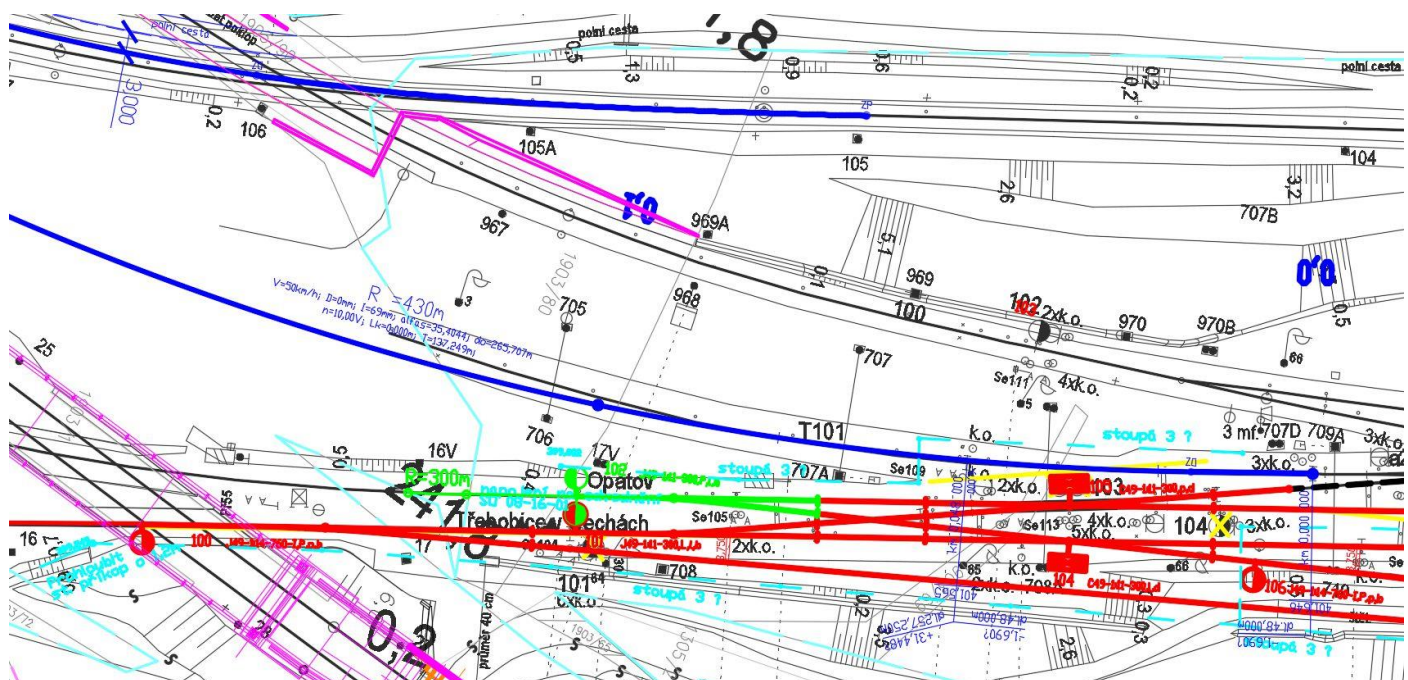
Beze změny dopravního schématu pokračují i nadále práce na vybudování **nové koleje č. 437** v odsunuté poloze tak, aby mohlo být co nejdříve uvolněno staveniště pro měnirnu v prostoru zrušeného kolejiště Rn skupiny. Provoz je veden po koleji č. 433. Vjezd na kolejiště vlečky CZ LOKO je bez omezení.

Nová spojka Les – vjezdová skupina je v tomto stavebním postupu již v provozu.



- 1) Pokračují práce také na rekonstrukci a modernizaci severní spojovací koleje. V tomto SP2 se již položí také výhybky na zhlaví vjezdové koleje – výhybky č. 100, 101, 102, 104, 105. Vyloučení tohoto zhlaví bude současně využito pro rekonstrukci a modernizaci traťových jednokolejných úseků do ŽST Třebovice v Čechách a Odbočky Les (ve schématu fialová barva – krátkodobá výluka na vložení výhybky):





Pokračují práce na **kolejišti Trať mistrovského okrsku**, včetně ploch, izolace semaninského podchodu a návazných staveb. Současně se dále pracuje na **nové části jižní spojovací koleje – kolej č. 427b** v prostoru mimo stávající kolejiště, bez narušení železničního provozu. Výřezy ze situace a schémat platí v nezměněné podobě, jako u SP1.

Ve stavebním postupu SP2 dojde ke zprovoznění **nové nadchodové lávky KORADO**. Při montáži konstrukcí budou nutná **snížení rychlosti sousedních kolejí**, případně krátkodobé výluky některých kolejí pro odstavení mechanismů. Tyto úseky snížených rychlostí a krátkodobých výluk budou definovány v dalším stupni projektové dokumentace (viz body 4. a 8.).

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 107 dní, od 16. 4. 2020 do 31. 7. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A0 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 37 až 55 (obvod Rn skupina v celém rozsahu),
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 107 dní, od 16. 4. 2020 do 31. 7. 2020.

Výluka A3 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 100 v úseku mezi obvodem Potok a kolejovou křižovatkou č. 903,
 - staniční kolej č. 35 v celé délce
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 107 dní, od 16. 4. 2020 do 31. 7. 2020.

Výluka A4 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 110, 112, 114, T105 v celé délce,
 - spojovací koleje č. 91, 92, 93 v celé délce,
 - kolej v obvodu vlečky DKV Česká Třebová vymezená výhybkami č. 139 a 813a/b,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 107 dní, od 16. 4. 2020 do 31. 7. 2020.

Výluka A4.2 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Zhlaví a záhlaví vjezdové skupiny,
 - výhybky č. 101, 103, 104, 107,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 107 dní, od 16. 4. 2020 do 31. 7. 2020.

Výluka A13 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce,

- trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 107 dní, od 16. 4. 2020 do 31. 7. 2020.

Výluka B2 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 4 v mezistaničním úseku Odbočka Zádulka – vjezdová skupina,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 107 dní, od 16. 4. 2020 do 31. 7. 2020.

Výluka B2.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybka č. 6 na Odbočce Zádulka,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, v termínu 1. 5. 2020.

Výluka B3 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 4 v mezistaničním úseku Třebovice v Čechách – vjezdová skupina,
 - výhybka č. 24 v ŽST Třebovice v Čechách,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 107 dní, od 16. 4. 2020 do 31. 7. 2020.

Výluka X1 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Účelové kolejiště OŘ TO 1 Česká Třebová Montážní základna.

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 107 dní, od 16. 4. 2020 do 31. 7. 2020.

Výluky E0 – kolejové a napět'ové výluky (pro montáž nové nadchodové lávky KORADO).

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Bude konkretizováno v následujícím stupni projektové dokumentace.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Opakované denní výluky.
 - Bude specifikováno v následném stupni projektové dokumentace.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluky částí zabezpečovacího zařízení ovládaných z MPZZ v rozsahu kolejových výluk.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na vjezdové skupině, Odb. Les, obvodu Potok, Odb. Zádulka. Stávající činnost na ostatním TZZ a SZZ.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A0:

Bez omezení dopravy, kolejiště Rn skupiny je dlouhodobě vyloučeno.

Výluka A3:

Končící nákladní vlaky ze směru Praha budou vedeny přes obvod odjezdové skupiny a staniční obvod Potok na 100. kolej do vjezdové skupiny.

Snížený počet kolejí v obvodu odjezdové skupiny (bez zásadních dopadů na provoz).

Kombinace výluk A4 + A4.2:

Nebude možný provoz po severní spojovací koleji mezi vjezdovou a odjezdovou skupinou.

Snížený počet kolejí v obvodu vjezdové skupiny (bez zásadních dopadů na provoz).

Znemožněn provoz mezi vjezdovou skupinou a vlečkou DKV a směrovou skupinou a vlečkou DKV.

Omezen provoz na vymezeném rozsahu kolejiště vlečky DKV (bez zásadních dopadů na provoz).

Výluka A13:

Posun na středním zhlaví (mezi kolejemi směrové skupiny) bude zajišťován do kolejí K1 a K2.

Kombinace výluk B2 + B3:

Nebude možný provoz končících vlaků ve směru od Olomouce a Brna do vjezdové skupiny. Vlaky budou vedeny přes Odbočku Zádulka po koleji č. 102a do vjezdové skupiny.

Kombinace výluk B2 + B2.1 + B3:

Vedle výše uvedeného bude zaveden jednokolejný provoz Odbočka Zádulka – osobní nádraží.

Výluka X1:

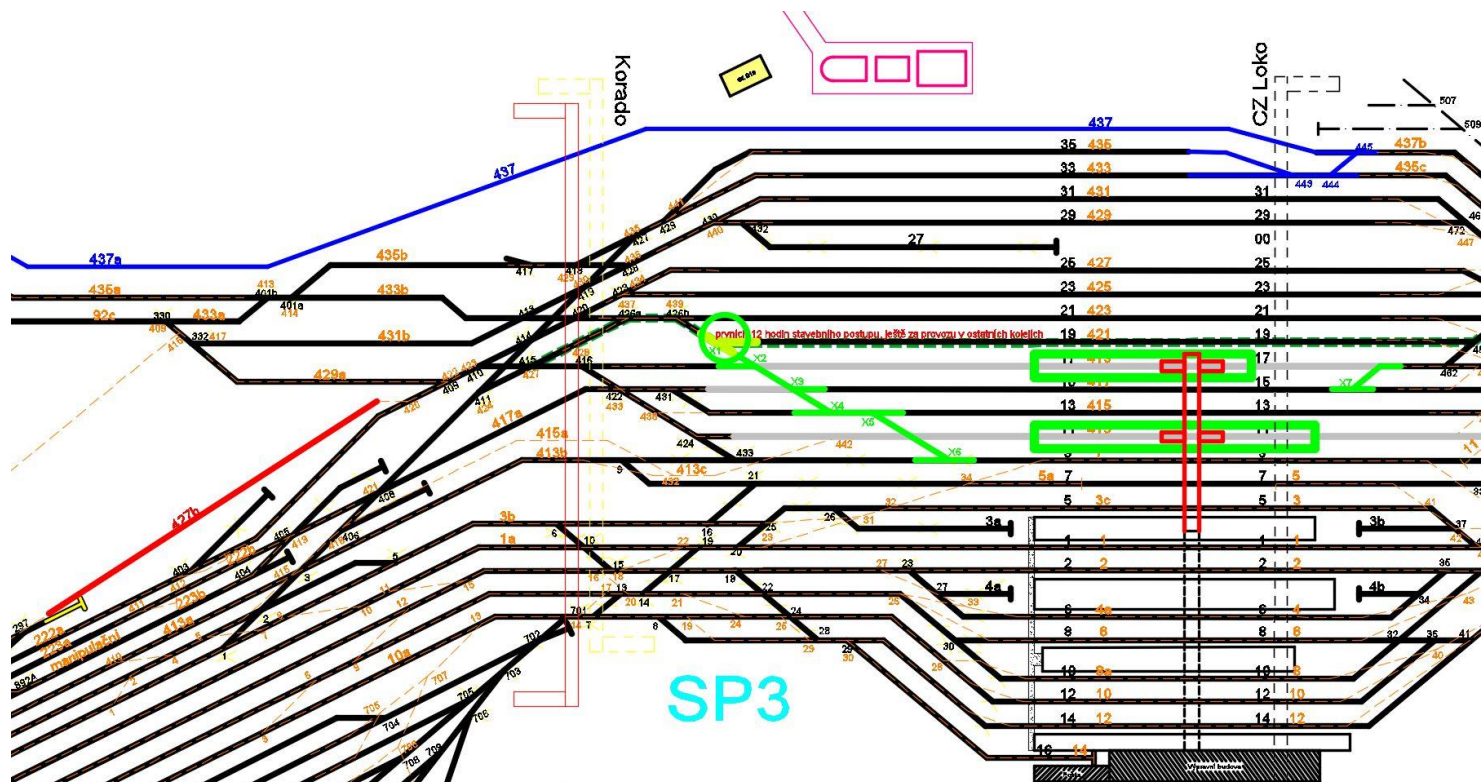
Budou znemožněny jízdy na celý obvod účelového kolejiště OŘ TO 1 Česká Třebová Montážní základna.

1.3.4 Stavební postup SP3

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, Odbočky Zádulka.

2. Rozsah prací:



Závěr prvního kalendářního roku výstavby bude věnován přípravě na výluku osobního nádraží na období grafikonu osobní dopravy 2020/2021.

Vybudují se **dvě provizorní ostrovní nástupiště** dostatečných délek v prostoru stávající odjezdové skupiny, a to v osách stávajících kolejí č. 11 a 17. Odbavování osobní dopravy se ve zmiňované výluce SP5 předpokládá u nástupištích hran u kolejí č. 9, 13, 15, 19.

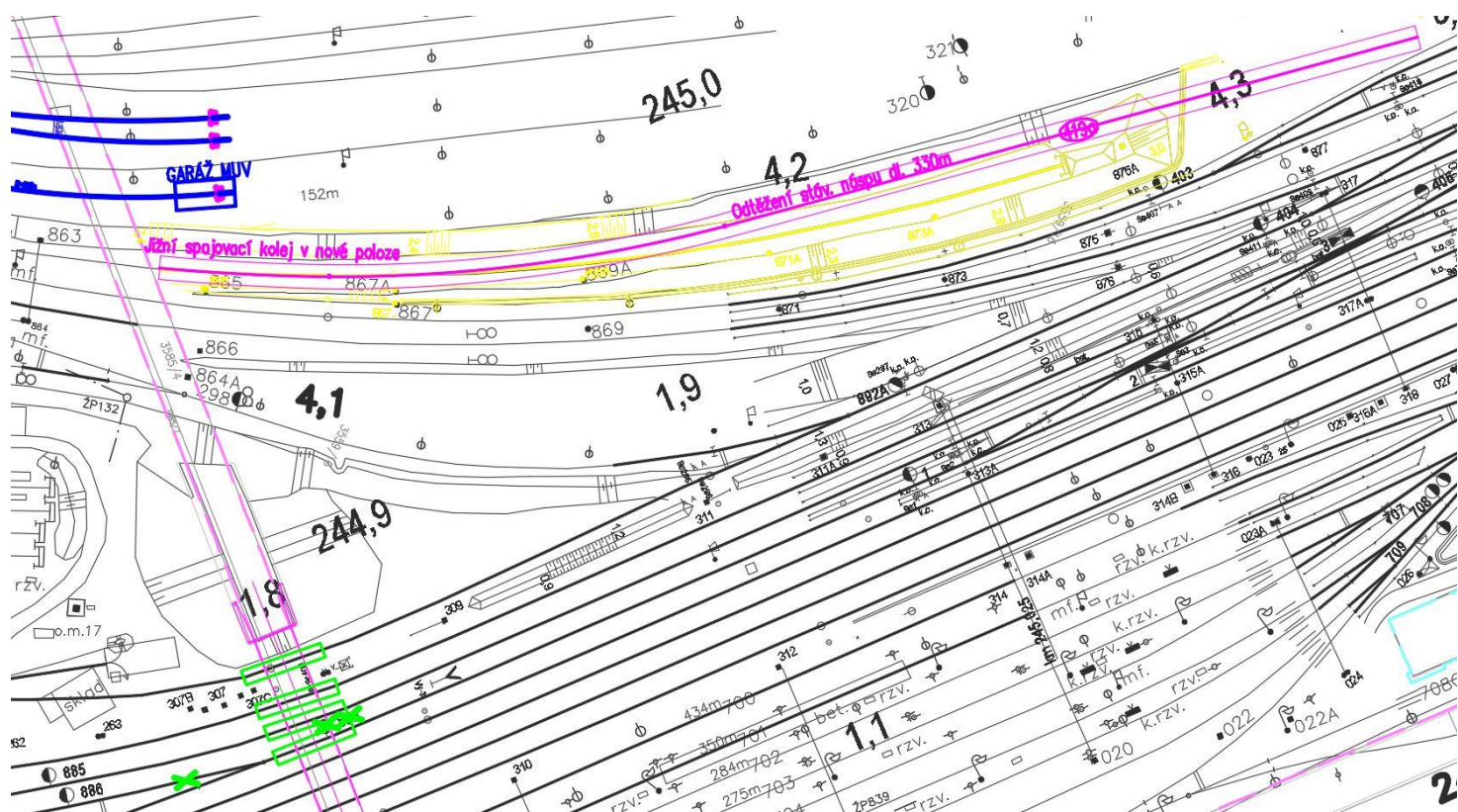
Pro příchod na tato nástupiště se v rámci SP3 a SP4 buduje **prodloužení stávajícího podchodu** na nástupiště. Toto prodloužení podchodu bude dále pokračovat během celé stavby po jednotlivých modernizovaných skupinách odjezdových kolejí až na opačnou stranu kolejiště s výstupem do této odvrácené strany města včetně areálu CZ LOKO a dalších vleček a provozů. Stávající podchod CZ LOKO bude současně rušen.

Provizorní výstupy z tohoto podchodu na provizorní nástupiště budou po skončení SP5 zrušena a otvory ve zdech podchodu zaslepeny a zaizolovány.

Pro plnohodnotné vlakové cesty bude rovněž nutné realizovat nová provizorní kolejová propojení z výhybek X1 až X7. Výhybka X1 se položí prvních 12 hodin stavebního postupu, ještě za provozu v ostatních kolejích (ve schématu nejsvětlejší zelená barva v kroužku).

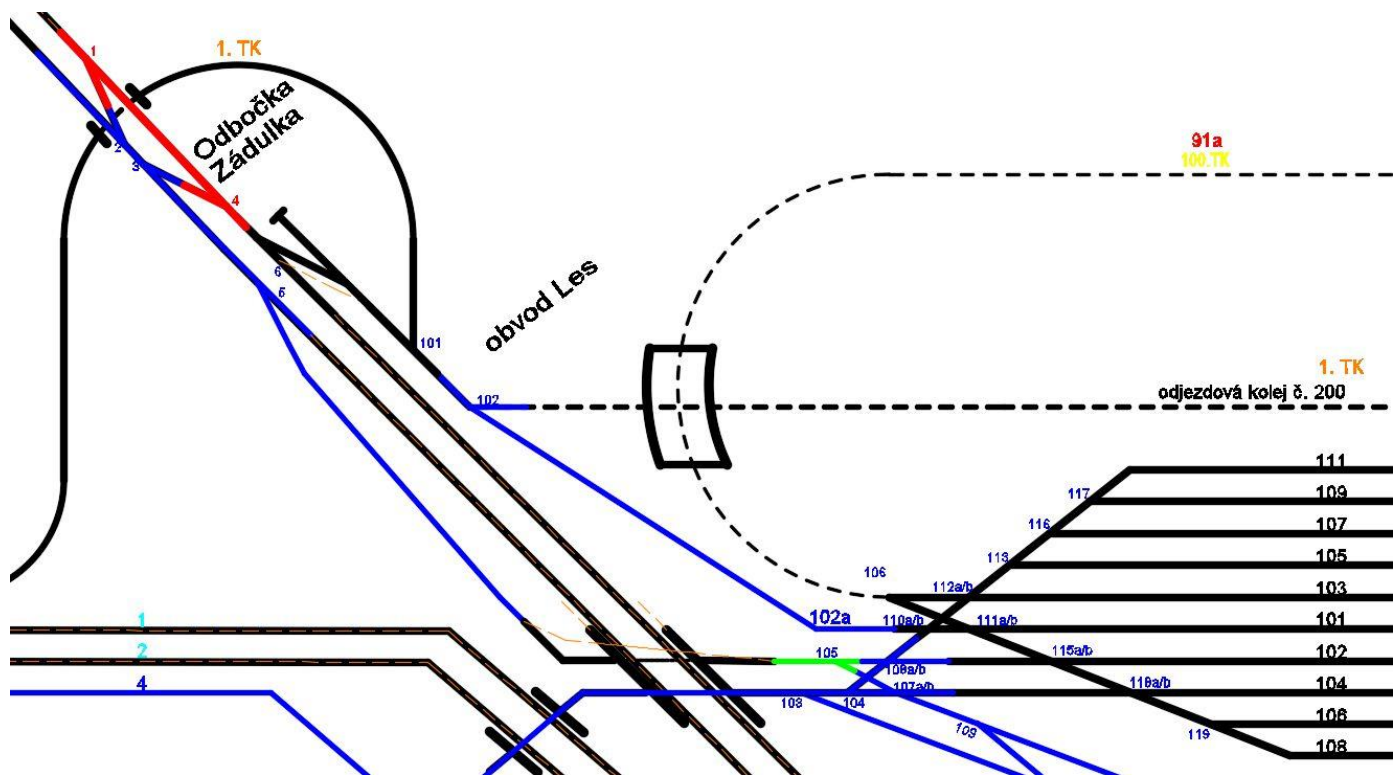
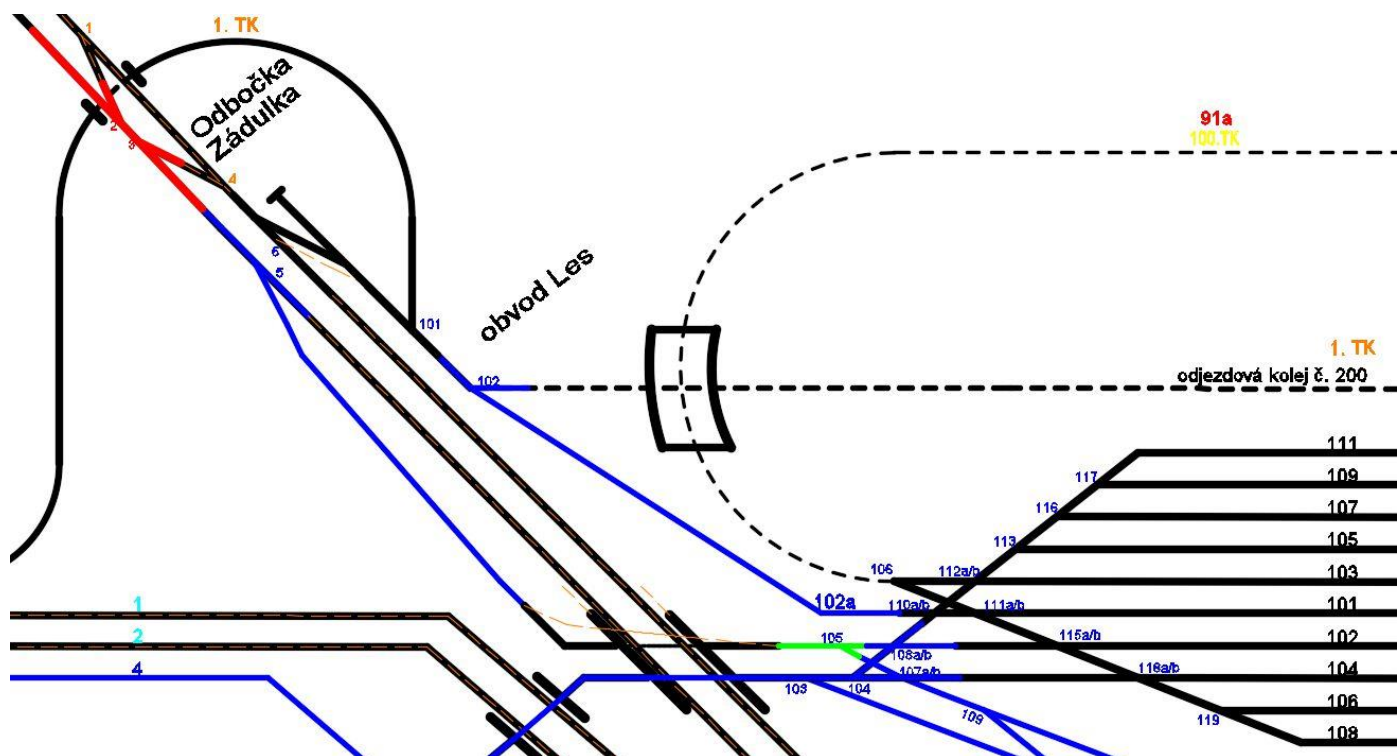
Z důvodu návaznosti prací se realizuje pod čtyřmi provizorii oprava první části **druhého semantického podjezdu** pod kolejemi viz obrázek. Důvodem je, že při stavebních postupech při rekonstrukci svršku a spodku těchto kolejí dojde po částech a ve velmi krátkých intervalech (výluky E1 až E4).

Zbylá část mostu bude realizována jako jeden celek v rámci SP5 při roční grafikonové výluce 2020/2021 věnované výstavbě nového osobního nádraží:



Současně nadále pokračuje realizace **nové části jižní spojovací koleje – kolej č. 427b** v prostoru mimo stávající kolejiště, bez narušení železničního provozu. Viz předchozí vyobrazení. Práce na **kolejišti Traťmistrovského okrsku** jsou již dokončeny, toto kolejiště může být využito pro potřeby stavby – návoz materiálu apod.

Součástí tohoto stavebního postupu je rovněž realizace dvou navazujících jednoduchých kolejových spojek (výhybky č. 1, 2, 3, 4) mezi traťovými kolejemi č. 2 a 1 na začátku traťového úseku ve směru na Opatov. Práce budou provedeny ve dvou fázích. Nejprve výhybky č. 2 a 3 v traťové koleji č. 2 a následně výhybky č. 1 a 4 v traťové koleji č. 1. Viz schémata níže a časový harmonogram v úvodu.



3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 136 dní, od 1. 8. 2020 do 14. 12. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A5 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 19 v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, v termínu 1. 8. 2020.

Výluka A6 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 9 až 17 v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 135 dní, od 2. 8. 2020 do 14. 12. 2020.

Výluka A13 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 136 dní, od 1. 8. 2020 do 14. 12. 2020.

Výluka B5.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 2 a 3 na Odbočce Zádulka,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 15 dní, od 1. 8. 2020 do 15. 8. 2020.

Výluka B5.2 – kolejová a napět'ová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 1 a 4 na Odbočce Zádulka,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 16 dní, od 16. 8. 2020 do 31. 8. 2020.

Výluky E1 – kolejová a napět'ová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybka č. 888 v obvodu vlečky DKV Česká Třebová (výhybka bude nahrazena prostým polem bez možnosti odbočení ve směru k výhybce č. 885 po dobu prací na izolaci Semanínského podjezdu),
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Opakovaná denní (víkendové výluky), proběhnou vždy na začátku a konci stavebního postupu.
 - Bude specifikováno v následném stupni projektové dokumentace.

Výluky E2 – kolejová a napět'ová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úsek vlečkové koleje mezi výhybkou č. 885 v obvodu vlečky DKV Česká Třebová a č. 2 v obvodu ŽST,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Opakovaná denní (víkendové výluky), proběhnou vždy na začátku a konci stavebního postupu.
 - Bude specifikováno v následném stupni projektové dokumentace.

Výluky E3 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Severní spojovací kolej,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Opakovaná denní (víkendové výluky), proběhnou vždy na začátku a konci stavebního postupu.
 - Bude specifikováno v následném stupni projektové dokumentace.

Výluky E4 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úsek koleje mezi výhybkou č. 865A a 892 v obvodu účelové kolejiště OŘ TO 1 Česká Třebová.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Opakovaná denní (víkendové výluky), proběhnou vždy na začátku a konci stavebního postupu.
 - Bude specifikováno v následném stupni projektové dokumentace.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka na stávajícím SZZ na odjezdové skupině v oblasti budování nástupišť, podchodu a kolejových spojek.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na vjezdové skupině, Odb. Les, obvodu Potok, Odb. Zádulka. Stávající činnost na ostatním TZZ a SZZ.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A5:

Snížený počet kolejí v obvodu odjezdové skupiny (bez zásadních dopadů na provoz).

Výluka A6:

Výrazně snížený počet kolejí v obvodu odjezdové skupiny (k dispozici 8 průběžných dopravních kolejí). Všechny koleje budou dopravně rovnocenné a umožní zabezpečené příjezdy a odjezdy vlaků z a do všech směrů. Pro odstavování souprav (např. kontejnerové vozy) budou využívány koleje vjezdové skupiny.

Výluka A13:

Posun na středním zhlaví (mezi kolejemi směrové skupiny) bude zajišťován do kolejí K1 a K2.

Výluka B5.1:

Bude zaveden jednokolejný provoz Opatov – Odbočka Zádulka – osobní nádraží. Jízdy nákladních vlaků ve směru od Brna do vjezdové skupiny budou uskutečňovány po provizorní spojnici přes odbočku Les. Jízdy nákladních vlaků z odjezdové skupiny do Brna bez omezení.

Výluka B5.2:

Bude zaveden jednokolejný provoz Opatov – Odbočka Zádulka – osobní nádraží. Jízdy nákladních vlaků ve směru od Brna do vjezdové skupiny bez omezení. Jízdy nákladních vlaků z odjezdové skupiny do Brna budou uskutečňovány přes vjezdovou skupinu a po 4. traťové koleji přes odbočku Zádulka.

Výluka E1:

Vjezd na vlečku DKV Česká Třebová bude z obvodu osobního nádraží a odjezdové skupiny po dobu výluky pouze jednokolejný.

Výluka E2:

Vjezd na vlečku DKV Česká Třebová z obvodu osobního nádraží a odjezdové skupiny nebude po dobu možný, neboť kolejové provizorium vložené z nároku výluky E1 neumožní jízdu ve směru výhybky č. 886.

Výluka E3:

Provoz veškeré dopravy po severní spojovací koleji bude vyloučen.

Výluka E4:

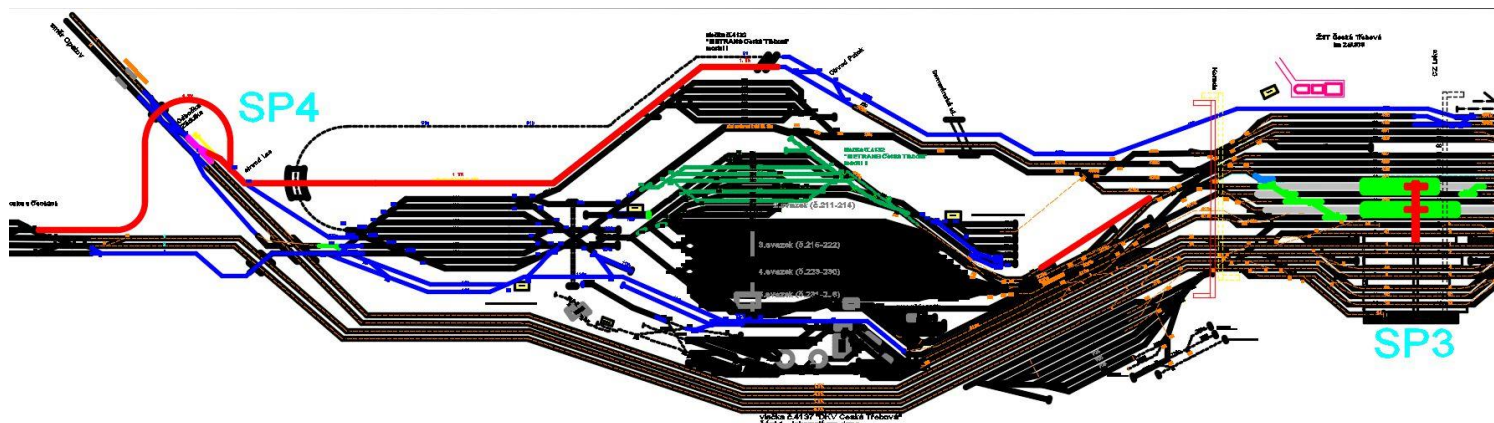
Provoz z účelového kolejiště OŘ TO 1 na „manipulační kolej“ nebude možný.

1.3.5 Stavební postup SP4

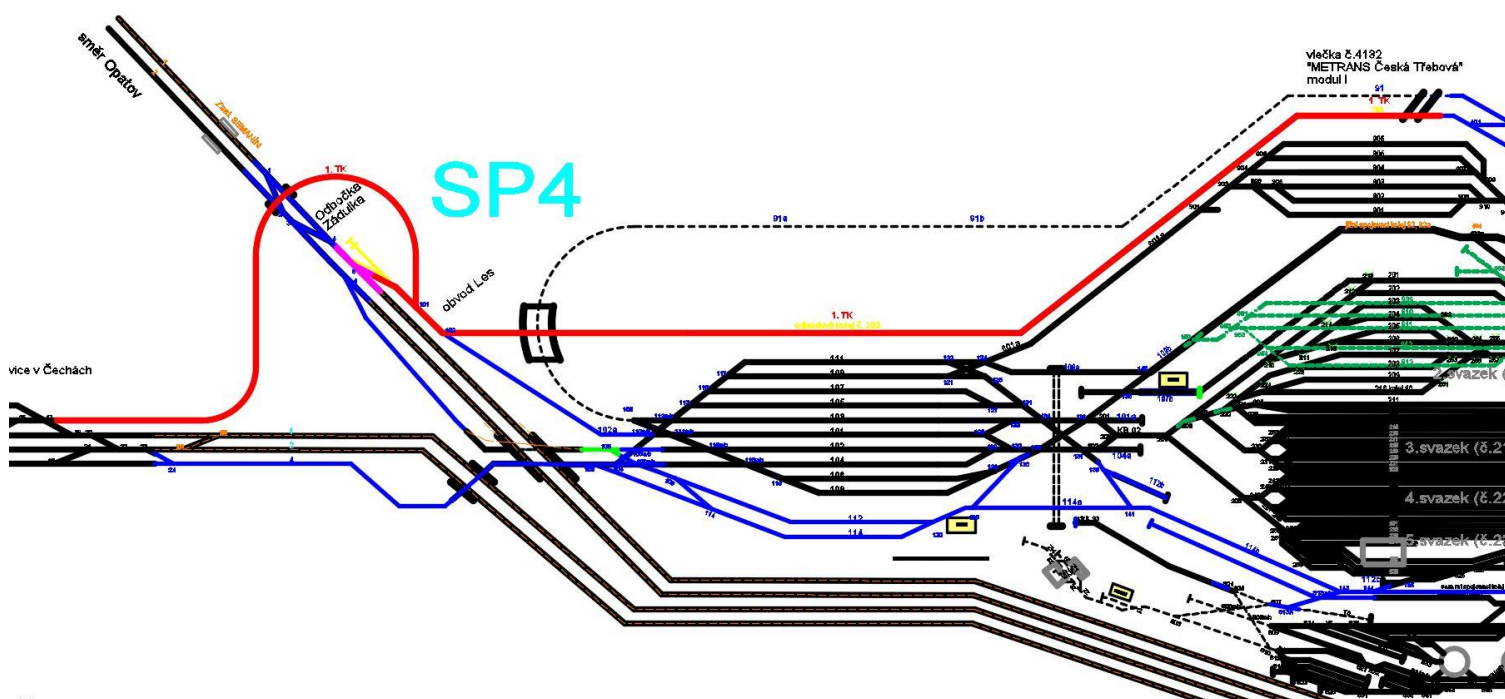
1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, železniční stanice Třebovice v Čechách, Odbočky Zádulka, Odbočky Les a mezistaniční úseky navazující na výše uvedené dopravní.

2. Rozsah prací:



Dva měsíce po začátku realizace prací SP3 započnou práce vyčleněné jako SP4:



Jedná se o práce na úsecích **Potok – Les** a **Les – Třebovice**. Pro vložení výhybky č. 5 na odbočce Zádulka je počítáno s 12h výlukou (fialová barva). Viz schéma výše a časový harmonogram na začátku této kapitoly

Nadále pokračuje realizace nové části jižní spojovací koleje – kolej č. 427b v prostoru mimo stávající kolejiště, bez narušení železničního provozu.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 75 dní, od 1. 10. 2020 do 14. 12. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A13 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 75 dní, od 1. 10. 2020 do 14. 12. 2020.

Výluka B4 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej v mezistaničním úseku Česká Třebová odjezdová skupina, obvod Potok – Odbočka Les,
 - traťová kolej v mezistaničním úseku Odbočka Les – Třebovice v Čechách,
 - Výhybka č. 7 na Odbočce Zádulka,
 - výhybka č. 1 na Odbočce Les,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 75 dní, od 1. 10. 2020 do 14. 12. 2020.

Výluka B4.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybka č. 5 na Odbočce Zádulka,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, v termínu 1. 10. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Po vložení výhybky č. 5 na Odb. Zádulka a po vložení výhybky č. 1 na vjezdové skupině – výluka této části MPZZ 1 den pro montáž a úpravu MPZZ.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na vjezdové skupině, Odb. Les, obvodu Potok, Odb. Zádulka. Stávající činnost na ostatním TZZ a SZZ.

Na konci SP4 aktivace MPZZ na odjezdové skupině, vypnutí RZZ osobní a odjezdové skupině. MPZZ instalováno během SP3 a SP4. Pro přepínání a aktivaci činnosti provizorní výhybkářská stanoviště, doba trvání 14 dní.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A13:

Posun na středním zhlaví (mezi kolejemi směrové skupiny) bude zajišťován do kolejí K1 a K2.

Výluka B4:

Výchozí nákladní vlaky ve směru Olomouc a Brno budou vedeny po severní nebo jižní spojovací koleji do vjezdové skupiny a odtud dále po traťových kolejích ve směru ŽST Třebovice v Čechách a Odbočka Zádulka.

Kombinace výluk B4 + B4.1:

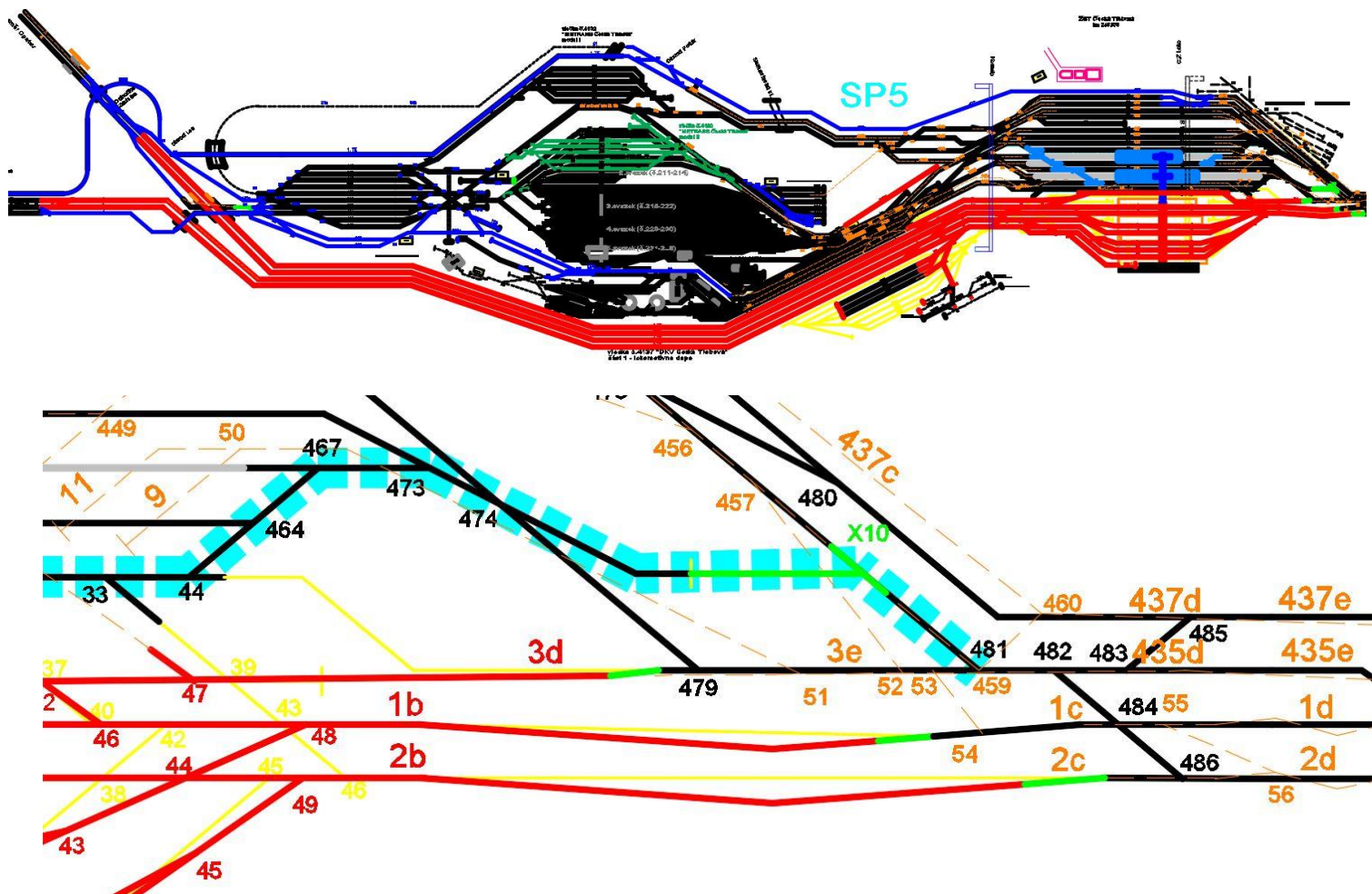
Vedle výše uvedeného bude zaveden jednokolejný provoz Odbočka Zádulka – osobní nádraží.

1.3.6 Stavební postup SP5

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, železniční stanice Třebovice v Čechách, Odbočky Zádulka a mezistaniční úseky navazující na výše uvedené dopravní.

2. Rozsah prací:

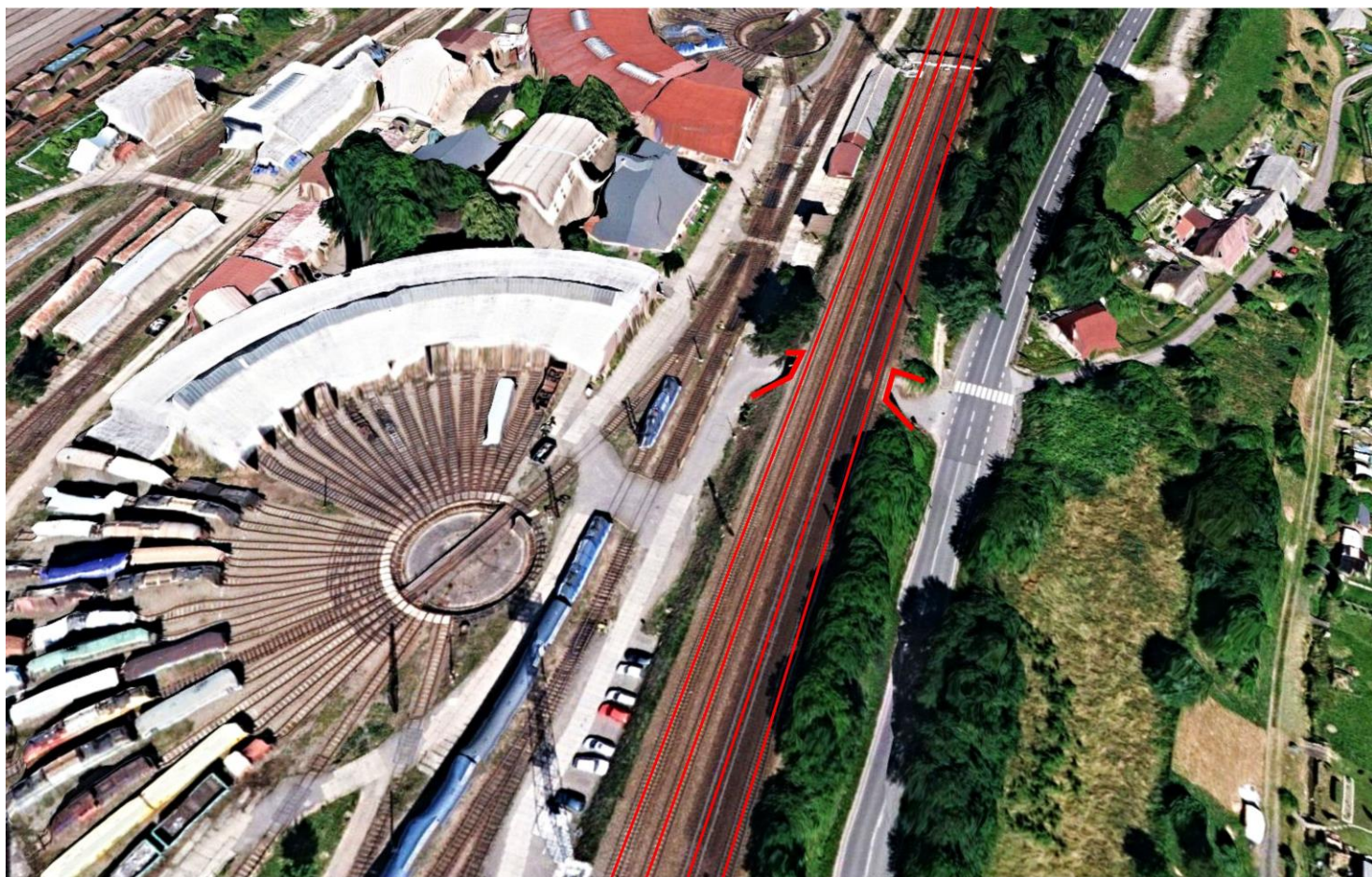


Nově se pro další stavební postupy pro zprovoznění nového kolejiště osobního nádraží realizují provizorní kolejová propojení včetně vložení provizorní výhybky č. X10.

rado, a. s. (bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy – předpokládá se lokalita komerčního obvodu, koleje S1 až S7).

Přímým důsledkem tohoto členění stavebních postupů je výrazné zkrácení celkové lhůty výstavby, bezpečnost pracujících i cestujících, snížení nákladů o provizorní opatření. Velmi podstatnou výhodou je kvalita prací bez provizorních pracovních spár s možností dodržení technologických lhůt při zrání betonů a jiných materiálů.

Realizace čtyř souběžných koridorových kolejí v celé délce současně zajistí homogenitu, geometrickou přesnost, stupeň zhutnění zemní i podpražcové šterkové pláně. Trativody a systém odvodnění, propustky a mostní objekty mohou být realizovány najednou v technologických celcích se stejnými parametry materiálu, bez provizorních spár a provizorních napojení. Viz následující obrázek. Zde je zachyceno čtyřkolejné těleso obou koridorových tratí i s mostem km 244,235:



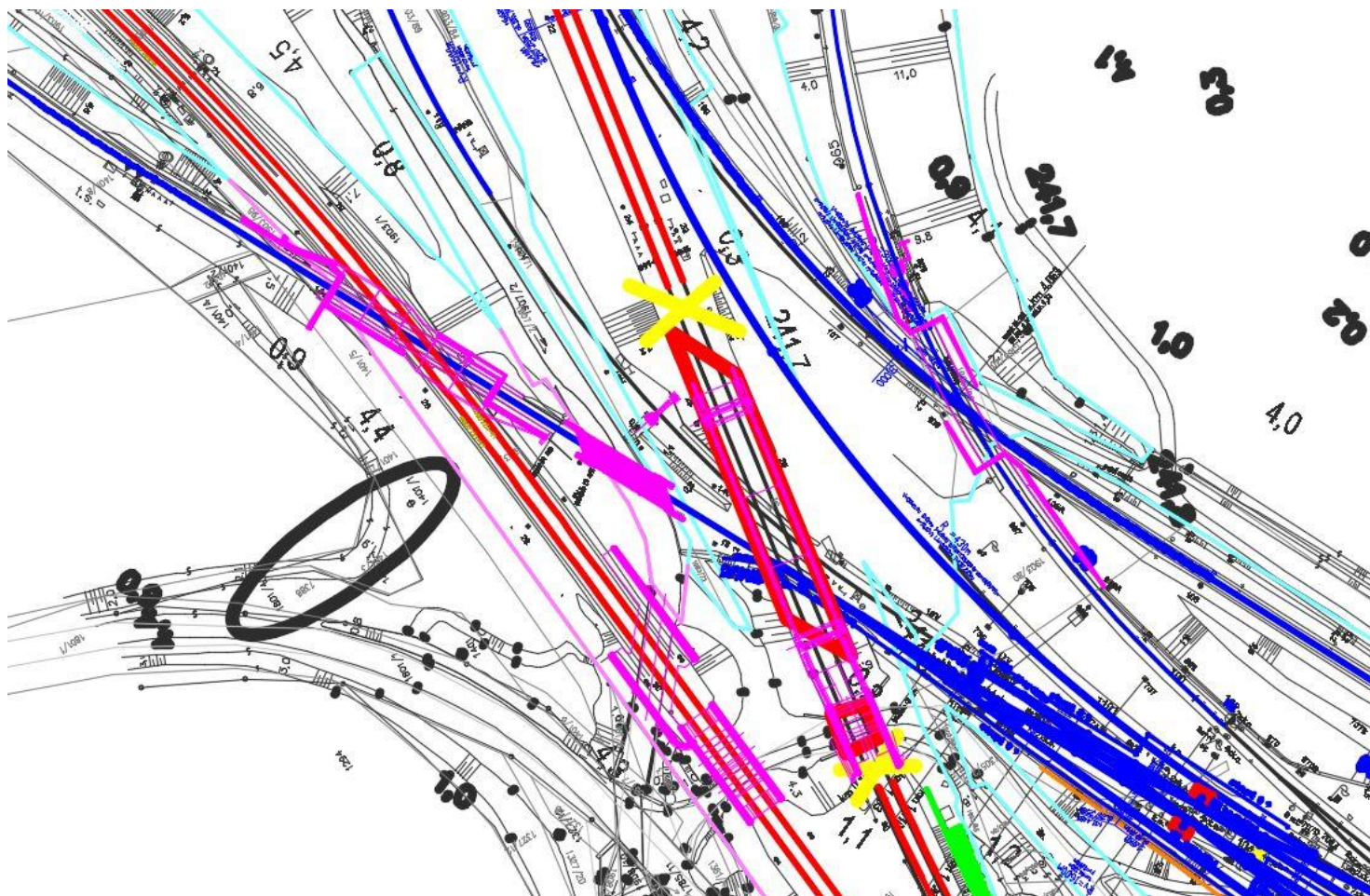
Pro realizaci těchto kolejí i mostu je k dispozici stavební sezóna roku 2021 s tím, že při realizaci izolací na mostě musí být ponechán střídavě vždy alespoň jeden jízdní pás pro staveništní nákladní vozidla. Zhotovitel může rovněž na začátku výluky ponechat na krátké období jednu ze stávajících kolejí pro přístup kolejové techniky, odvoz vytěženého materiálu ve výsypných vozech, návoz materiálu nového apod. Z těchto organizačních opatření na stavbě vyjdou také pra-

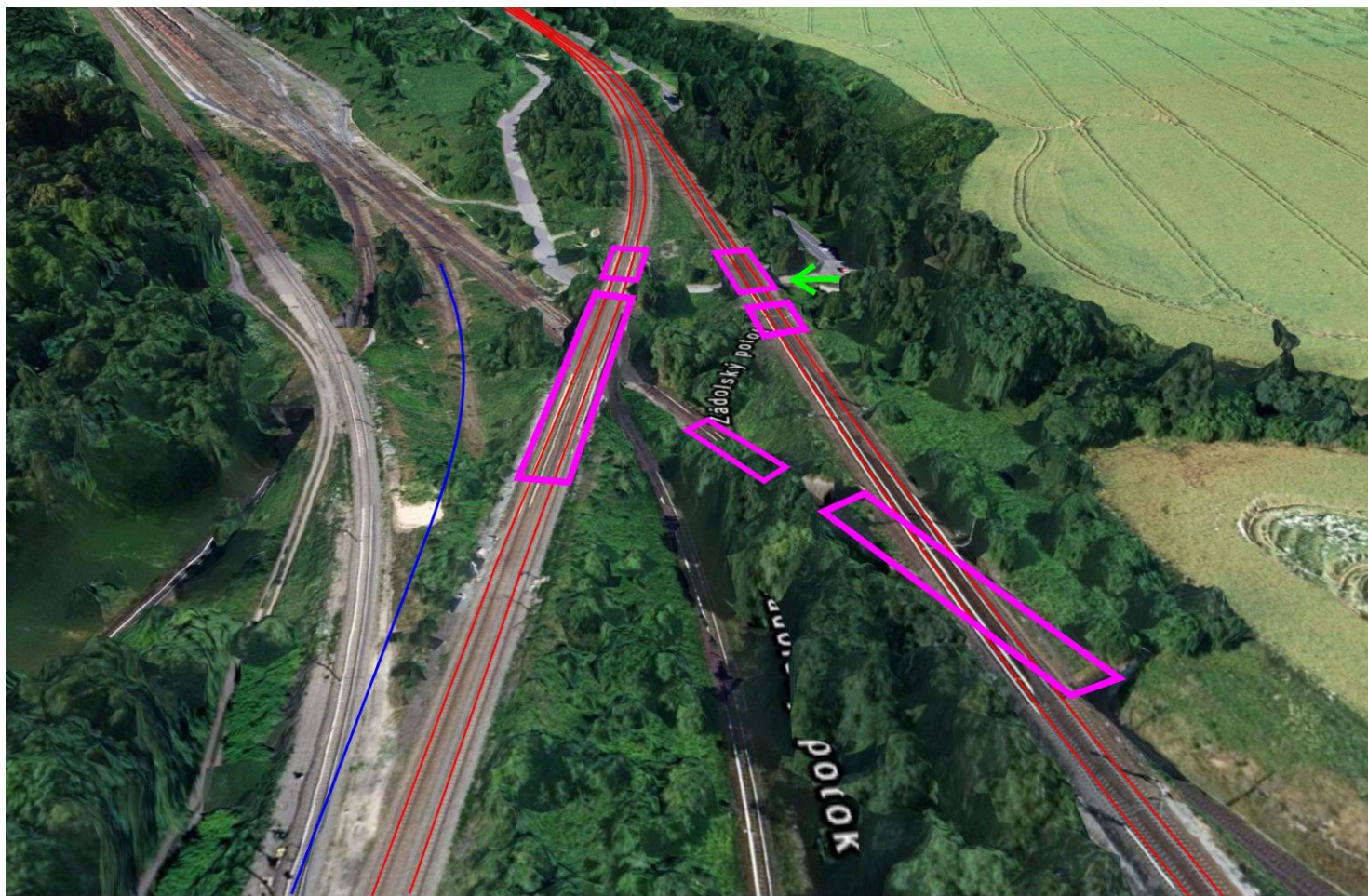
covní postupy na realizaci izolace mostu, avšak prostor je natolik otevřený, že nebude nutné budovat žádné pažení stavební jámy.

Prostor pod mostem km 244,235, který slouží pro příjezd do areálu DKV Česká Třebová, bude muset být na období cca 2 měsíce uzavřen z důvodu nemožnosti provádět práce na jeho spodní stavbě a podhledu po polovinách a při zachování silničního provozu. Proto po dobu této silniční uzávěry bude vjezd do areálu DKV Česká Třebová přenesen do prostoru mostů u zhlaví vjezdové skupiny.

Tento vjezd je veden rovněž pod mosty rekonstruovanými v tomto stavebním postupu SP5 a rovněž jej bude nutno na kratší dobu uzavřít pro nutnost rekonstrukce spodní stavby a podhledu mostů. Proto bude nutno na stavbě tyto výluky koordinovat tak, aby vjezd do areálu byl možný alespoň jedním ze jmenovaných otvorů.

Mosty u zhlaví vjezdové skupiny, rekonstruované v tomto SP5:





Odbavování osobní dopravy bude probíhat u dvou provizorních ostrovních nástupišť, vybudovaných v předchozích stavebních postupech. Přístup cestujících na tato provizorní nástupiště bude uskutečněn stávajícím podchodem, jehož rekonstrukce se týká zejména izolace s přístupem seshora od kolejiště a v úpravách schodišť, které zúží prostor pro pěší pouze v menší míře a krátkodobě po polovinách průchozího prostoru.

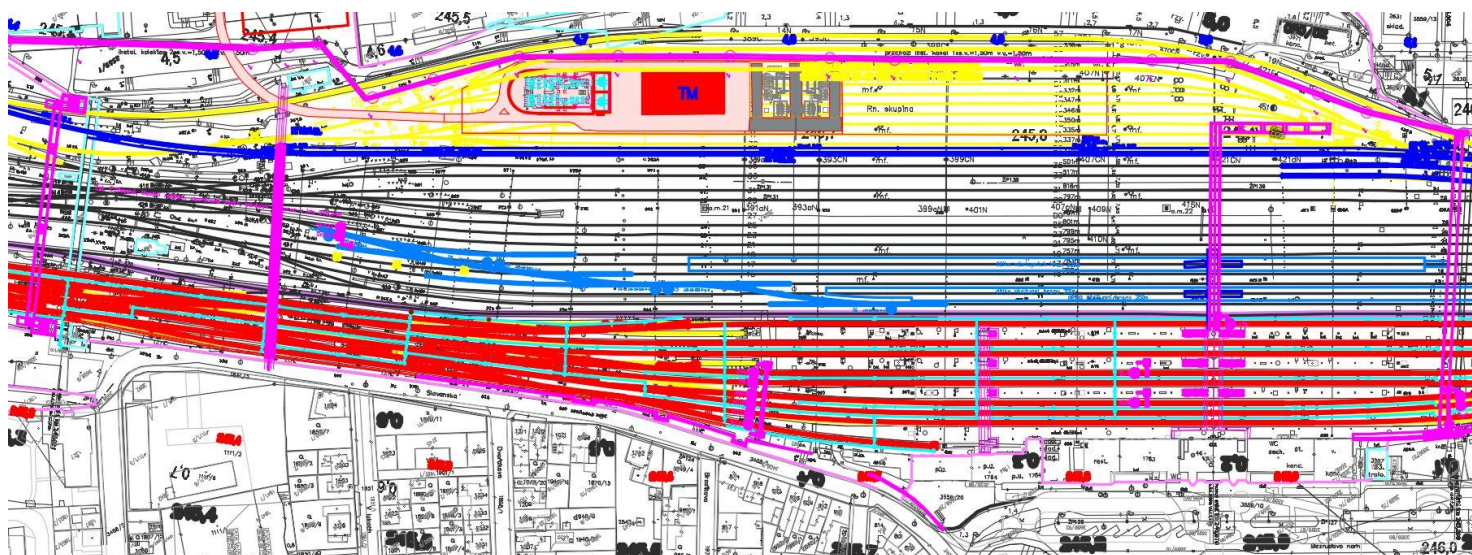
Přístup cestujících se sníženou schopností pohybu se předpokládá pomocí drážního zaměstnance přes služební úrovňový přístup a pomocí zvedacího zařízení pro nástup imobilních do osobního vozu.

Pro vlakové cesty osobních vlaků jsou k dispozici v této době již rekonstruovaná severní a jižní spojovací kolej, nákladové koleje od Brna i od Třebovic do vjezdové skupiny. Vjezdová skupina je již vybavena novým zabezpečovacím zařízením, které umožní variabilitu při stavění vlakových cest.

V této době SP5 již bude v provozu nová nadchodová lávka přes kolejiště KORADO, stávající podchod CZ LOKO bude již pro průchod veřejnosti uzavřen, protože v prostoru stavební jámy osobního nádraží již bude rušen zafoukáním a prolomením zastropení. V cílovém stavu po skončení stavby bude funkce tohoto podchodu nahrazena prodlouženým pochodem pro cestující pod celým kolejištěm s vyústěním rampou v prostoru dnešního zhlaví Rn skupiny.

Modernizace železničního uzlu Česká Třebová

Na vyobrazení je lávka KORADO zcela vlevo, rušený podchod CZ LOKO je zcela vpravo a cílový stav podchodu s výstupem kolmou rampou se nachází mezi nimi (všechny tyto objekty jsou zakresleny fialovou barvou):

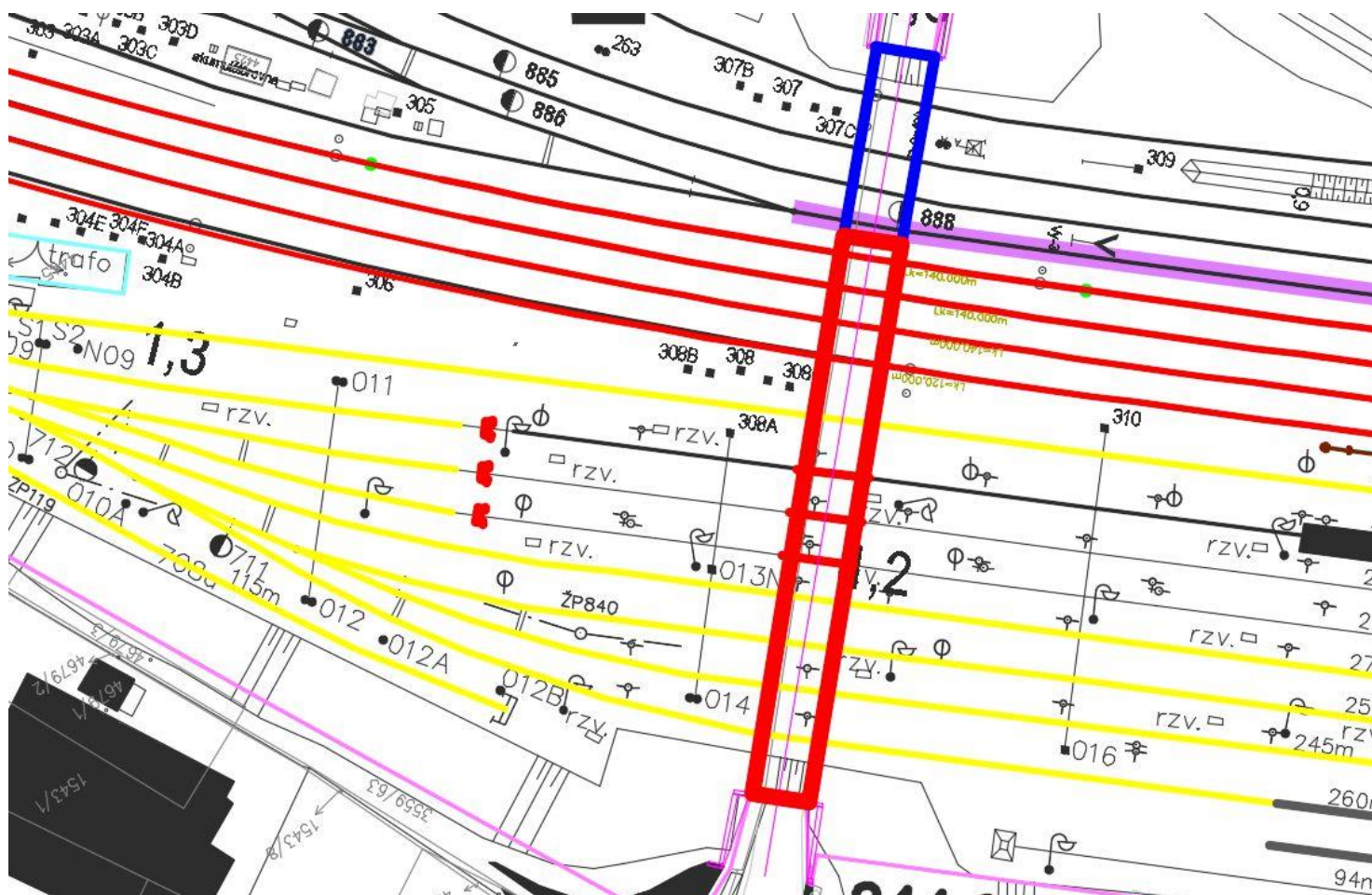


Obchodní trasa po dobu let výstavby 2021 až 2024 bude po ulicích Sadová, Kozlovská, Semanínská. Prodloužení pěší trasy je cca o 800m:



Pro nákladní dopravu v odjezdové skupině zůstanou k dispozici stávající koleje č. 7, 21, 23, 25, 29, 31, 33, 35 a rekonstruovaná tranzitní kolej č. 437.

Dobuduje se rovněž druhá část druhého semanínského podjezdu:



Nejproblematictějšími realizacemi na stavbě jsou Mosty km 246,387 (na obr. viz níže vlevo) a 246,445, přemostění ulice Kozlovská (na obr. viz níže vpravo), které jsou situovány pod výhybkovými spojeními pražského zhlaví, kdy stávající a nový svršek je v jiných geometrických polohách a jeho realizace je časově vázána na zprovoznění jednotlivých kolejových celků v různých stavebních postupech s různými časovými možnostmi i pořadím realizace v rámci staničení mostů.

V tomto stavebním postupu SP5 jsou podmínky pro realizaci těchto dvou mostních objektů ještě příznivé, protože nové koleje jsou oproti stávajícímu stavu posunuty dovnitř oblouku, realizují se současně dvě krajní koleje osobního nádraží a délka výstavby 1 kalendářní rok v tomto případě umožní vybudování podstatné části těchto mostních objektů.

Pokračuje realizace **nové části jižní spojovací koleje – kolej č. 427b** v prostoru mimo stávající kolejíště, bez narušení železničního provozu.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 364 dní, od 13. 12. 2020 do 11. 12. 2021 (doba platnosti GVD 2020/2021).

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A7 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 7 až 18 (obvod osobního nádraží v celém rozsahu),
 - staniční kolej č. 700 až 706 (obvod odstavného nádraží v celém rozsahu),
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 364 dní, od 13. 12. 2020 do 11. 12. 2021.

Výluka A13 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 364 dní, od 13. 12. 2020 do 11. 12. 2021.

Výluka C1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťové koleje č. 1 a 2 v mezistaničním úseku Třebovice v Čechách – Česká Třebová osobní nádraží,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 364 dní, od 13. 12. 2020 do 11. 12. 2021.

Výluka C2 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťové koleje č. 1 a 2 v mezistaničním úseku Odbočka Zádulka – Česká Třebová osobní nádraží,

- trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 364 dní, od 13. 12. 2020 do 11. 12. 2021.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka SZZ osobního nádraží a TZZ ve směru Odb. Zádulka a ŽST Třebovice v Čechách.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na vjezdové skupině, Odb. Les, obvodu Potok, Odb. Zádulka. Ostatní SZZ bez omezení. MPZZ ovládáno z provizorních DK umístěných na St 019 a St 014.

Během SP5 (a předchozích po dokončení budov pro SZZ) instalace a zkoušení definitivního SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. Pro přepínání a aktivaci v činnosti provizorní výhybkářská stanoviště, doba trvání: Odb. Zádulka 10 dní, vjezdová skupina 14 dní a osobní + odjezdová skupina (včetně TZZ) 21 dní.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Kombinace výluk A7 + C1 + C2:

Během kombinace výluk bude vyloučen provoz v celém obvodu osobního nádraží, odstaveného nádraží a sekundárně i na účelovém kolejišti OŘ OTV Česká Třebová a na vlečce Korado, a. s. Kolejová vozidla OTV budou deponována na jiné lokalitě (bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy). Obdobně bude nutné zajistit náhradní lokalitu pro vykládku vozů pro potřeby firmy Korado, a. s. (bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy – předpokládá se lokalita komerčního obvodu, koleje S1 až S7).

Po celou dobu platnosti GVD 2019/2020 bude doprava organizována podle jednotného jízdního řádu, který zpracuje provozovatel dráhy. Jeho koncept je popsán v samostatné kapitole.

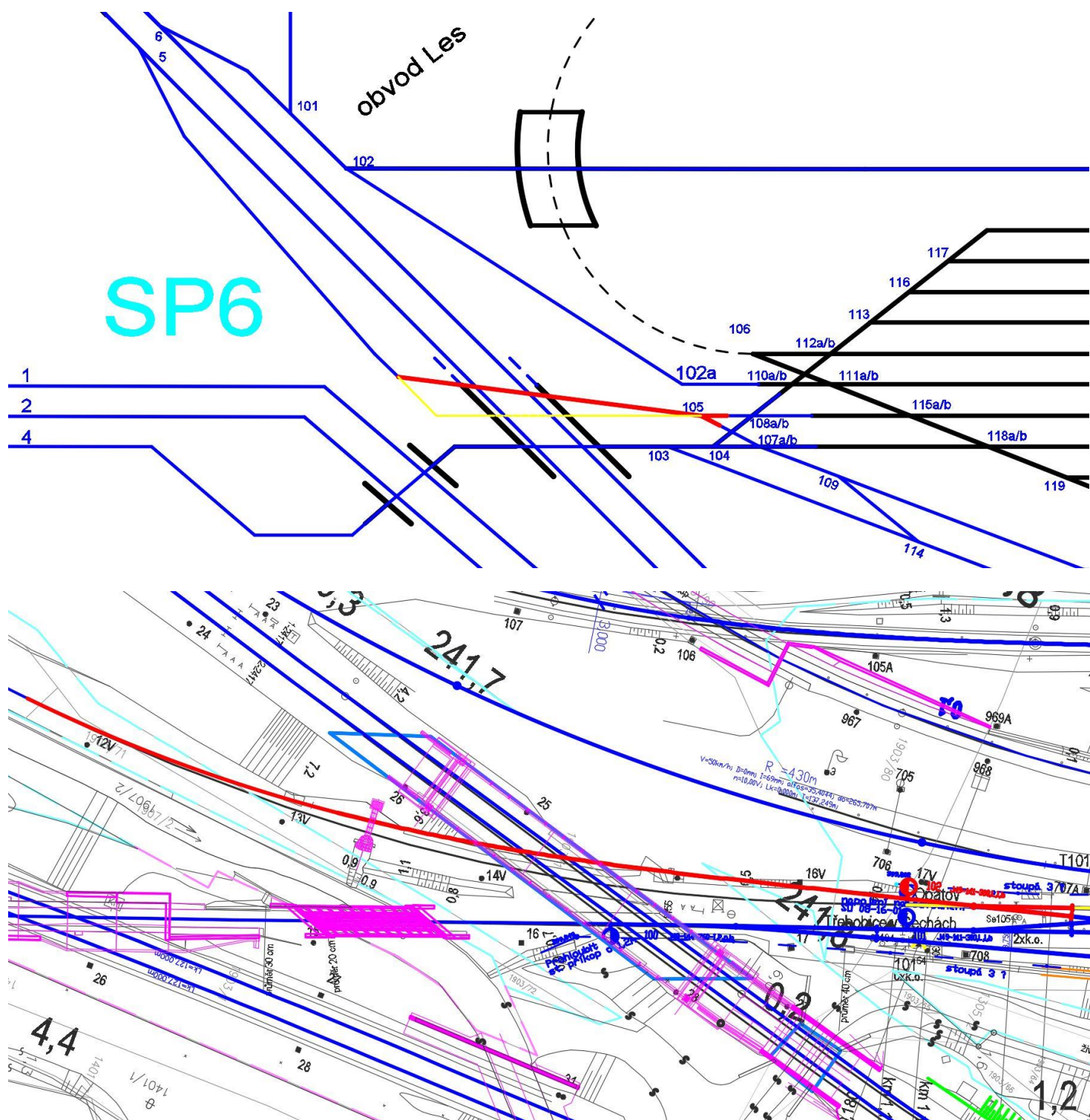
Všechny vlaky osobní dopravy budou odbavovány u dvou ostrovních mimoúrovňově přístupných nástupišť se čtyřmi plnohodnotně zastupitelnými dopravními koleje, které umožní zabezpečený vjezd a odjezd ze všech a do všech směrů. Jízda vlaků směr Praha bude možná po všech čtyřech traťových kolejích s funkčním rozdělením pro osobní a nákladní dopravu.

Vjezd osobních vlaků ze směru Olomouc a Brno bude z Třebovic v Čechách a Odbočky Zádulka jednokolejný, přes obvod vjezdové skupiny a po severní spojovací koleji. V obvodu vjezdové skupiny budou k dispozici koleje č. 112 a 114. Odjezd směr Olomouc a Brno bude jednokolejný, po 200. koleji a odbočku Les. Vlakové cesty budou plně zabezpečeny.

Výrazně snížený počet kolejí v obvodu odjezdové skupiny (k dispozici 7 průběžných dopravních kolejí). Všechny koleje budou dopravně rovnocenné a umožní zabezpečené příjezdy a odjezdy vlaků z a do všech směrů. Pro odstavování souprav (např. kontejnerové vozy) budou využívány koleje vjezdové skupiny. Koleje u nástupišť bude možné v nočním období využívat pro nákladní dopravu.

Výluka A13:

Posun na středním zhlaví (mezi kolejemi směrové skupiny) bude zajišťován do kolejí K1 a K2.



Stavební postup SP6 zahrnuje realizace dvou funkčních celků, které se budou odehrávat v odlišných částech železničního uzlu Česká Třebová. Dopravně se tyto celky neovlivňují a je možné je realizovat ve stejném čase. Proto je jejich popis zahrnut do stejné kapitoly.

SP6 představuje dokončování vjezdového zhlaví od Brna a Olomouce vjezdové skupiny. V předchozím stavebním postupu byl postaven nový most s větším rozpětím pod koridorovými kolejemi ve

směru od Brna, a proto je možné dokončit směrovou úpravu nákladní koleje ve směru od Brna do vjezdového zhlaví. S touto úpravou souvisí i náhrada výhybky č. 102 za definitivní.

Dále představuje souhrn činností, které vymístí a zruší provizorní nástupiště, která byla v provozu při výstavbě osobního nádraží. Demontují se rovněž všechny provizorní kolejové spojky z výhybek X1 až X7 a nahradí původními prostými kolejovými poli. Zprovoznění koleje č. 421 proběhne hned na začátku SP – demontáží provizorní výhybky č. X1. Do původního stavu se rovněž uvede trakční vedení, které pro tuto výhybková spojení bylo zřízeno, provedou se úpravy zabezpečovacího zařízení v souvislosti s touto demontáží. Do původního stavu se uvede železniční spodek a svršek kolejí č. 11 a 17, v jejichž osách byla situována provizorní nástupiště. Zruší se provizorní služební úrovnový přechod na tato dočasná nástupiště, zruší se provizorní schodišťové rampy na nástupiště a zazdí se otvory na tato schodiště z podchodu pro cestující.

Během těchto prací celá skupina kolejí č. 9 až 19 nebude sjízdna. Tato skupina kolejí, navíc s kolejí č. 7 bude předmětem modernizace v následujícím stavebním postupu SP7. Vzhledem k tomu, že se jedná o rozdílný charakter činností a rušení nástupišť bude probíhat v zimních měsících, jsou objemy prací těchto dvou stavebních postupů časově odděleny a budou na sebe časově navazovat.

Pokračuje realizace **nové části jižní spojovací koleje – kolej č. 427b** v prostoru mimo stávající kolejiště, bez narušení železničního provozu.

Mosty km 246,387 a 246,445, přemostění ulice Kozlovská mají v tuto dobu technologickou přestávku.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 79 dní, od 12. 12. 2021 do 28. 2. 2022.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A8 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Záhloví vjezdové skupiny směr Odbočka Zádulka,
 - výhybka č. 102,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 14 dní, od 12. 12. 2020 do 25. 12. 2020.

Výluka A9.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 19 v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 1 den, v termínu 12. 12. 2021.

Výluka A9 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 9 až 17 v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 78 dní, od 13. 12. 2021 do 28. 2. 2022.

Výluka A13 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 79 dní, od 12. 12. 2021 do 28. 2. 2022.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka SZZ 1 den po vložení nové výhybky č. 102 na odzkoušení SZZ. Ostatní SZZ a TZZ bez omezení, vyjma vyloučených kolejí 9 až 19 v odjezdové skupině.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. MPZZ na odjezdové skupině. Ostatní SZZ bez změny.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A8:

Nebude možný provoz končících vlaků ve směru od Brna do vjezdové skupiny. Vlaky budou vedeny přes Odbočku Zádulka po koleji č. 102a do vjezdové skupiny.

Výluka A9.1:

Odjezdová skupina plně sjíždí, mimo koleje č. 19. Po skončení výluky bude kolej zprovozněna a vyloučeny koleje č. 9 až 17 v rámci výluky A9.

Výluka A9:

Výrazně snížený počet kolejí v obvodu odjezdové skupiny (k dispozici 7 průběžných dopravních kolejí). Všechny koleje budou dopravně rovnocenné a umožní zabezpečené příjezdy a odjezdy vlaků z a do všech směrů. Pro odstavování souprav (např. kontejnerové vozy) budou využívány koleje vjezdové skupiny.

Výluka A13:

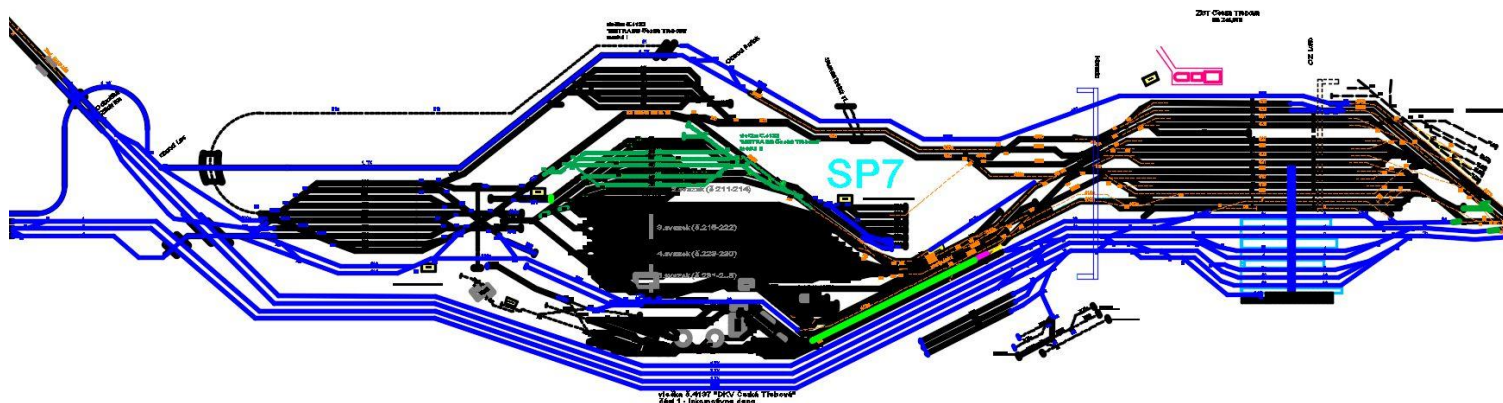
Posun na středním zhlaví (mezi kolejemi směrové skupiny) bude zajišťován do kolejí K1 a K2.

1.3.8 Stavební postup SP7

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová.

2. Rozsah prací:

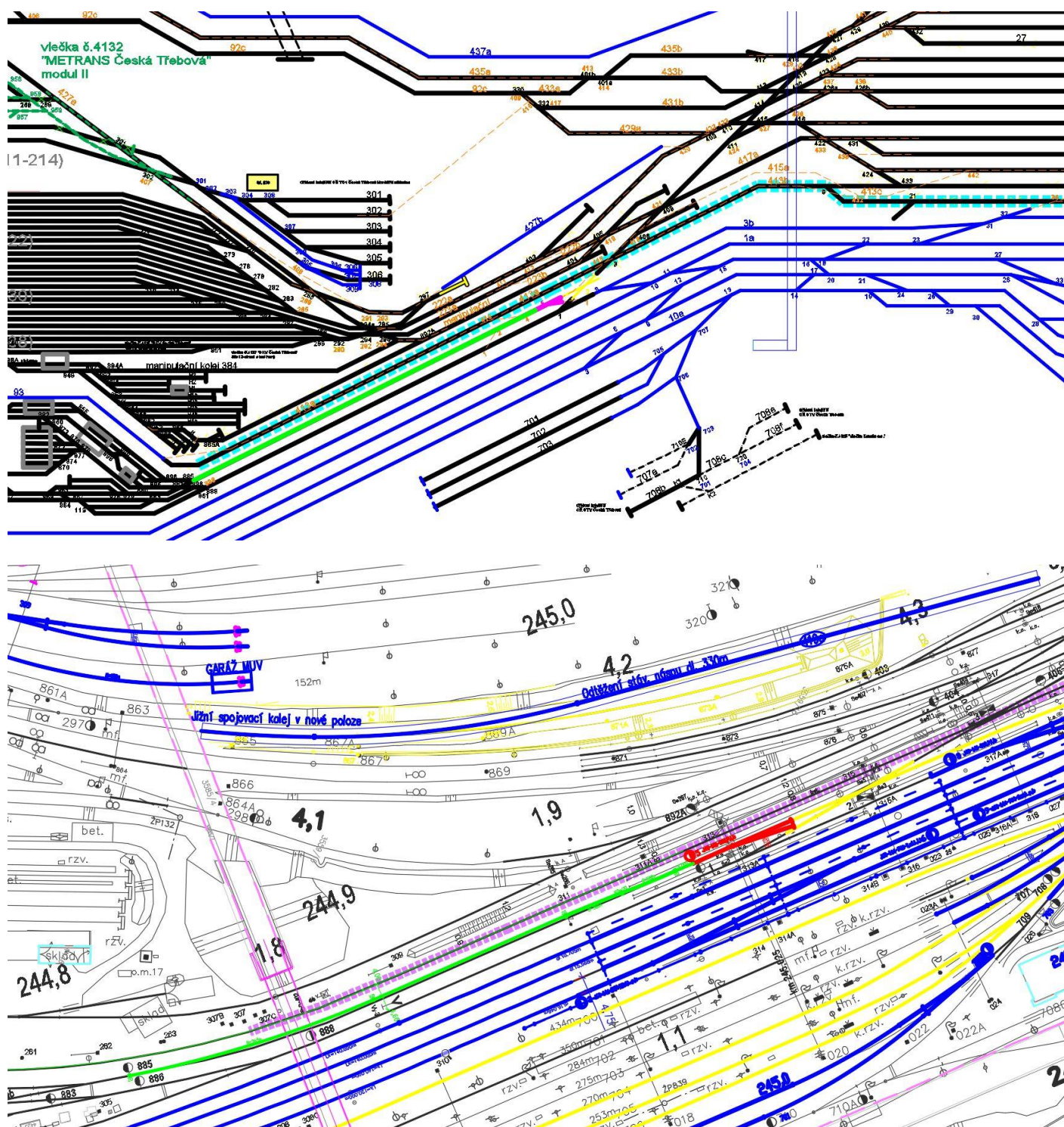


Obsahem tohoto stavebního postupu je začátek definitivních úprav středního zhlaví pro propojení již realizovaného osobního nádraží. Stavební postupy jsou koncipovány tak, aby byl zachován přístup do lokomotivního depa v maximální míře.

Prvním stavebním počinem v tomto směru je vložení nové výhybky č. 5 s provizorním propojením do stávající koleje. Tímto se již naruší první část matečné koleje středního zhlaví – demontuje se stávající křižovatková výhybka č. 2.

Vjezd do lokomotivního depa v době tohoto stavebního postupu bude realizován po koleji č. 3. V tuto dobu se také vysměruje kolej mezi výhybkami 885(stávající číslování) a 5 (nové číslování). Po této vysměrované koleji se dostaneme do depa v následném stavebním postupu SP8 (zde bude okamžik pro vkládání výhybky č. 7, kdy lokomotivní depo nebude dostupné po žádné koleji, bude to však pouze cca 12 hodin o víkendu).

V tomto stavebním postupu SP7 jsou již dokončeny práce na **nové části jižní spojovací koleje – koleji č. 427b**. Od následujícího SP8 až po SP12 bude tato část budoucí jižní spojovací koleje využita pro provizorní propojení při realizaci skupin výhybek a propojení dalších částí středního zhlaví žst. Česká Třebová.



3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 7 dní, od 1. 2. 2022 do 7. 2. 2022.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A13 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 7 dní, od 1. 2. 2022 do 7. 2. 2022.

Výluka A21 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úsek vlečkové koleje mezi výhybkou č. 885 v obvodu vlečky DKV Česká Třebová a č. 2 v obvodu ŽST,
 - výhybka č. 2 v obvodu ŽST,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 7 dní, od 1. 2. 2022 do 7. 2. 2022.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na odjezdové skupině omezeno podle vyloučených kolejí.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. MPZZ na odjezdové skupině. Ostatní SZZ bez změny.

V závěru SP7 vepnutí koleje č. 427b do MPZZ odjezdové skupiny.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A13:

Posun na středním zhlaví (mezi kolejemi směrové skupiny) bude zajišťován do kolejí K1 a K2.

Výluka A21:

Vjezd na vlečku DKV Česká Třebová bude z obvodu osobního nádraží po dobu výluky pouze jednokolejný. Obvod DKV nebude z obvodu odjezdové skupiny dostupný.

Ve stavebním postupu SP8 se položí zbytek definitivního stavu koleje č. 3 od již hotového osobního nádraží (výhybky č. 8), po napojení DKV novou výhybkou č. 888. Kromě této výhybky se pokládají také nové výhybky č. 1 a 7. Zde bude po 12h vkládání výhybky č. 7 (v situaci i ve schématu fialovou barvou) – depo nedostupné, avšak tyto práce se předpokládají v době víkendu. Jinak po zbytek doby trvání SP 8 bude depo přístupné po koleji mezi výhybkami 886 a 5, která byla směrově upravena v předchozím stavebním postupu SP7. Na závěr SP8 se vloží výhybka X9 s propojením, kdy se vyloučí pouze koleje 431b a 429a cca na týden (výhybka, cca 200 m kolejí, rušení cca 100 m stávající koleje).

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 21 dní, od 8. 2. 2022 do 28. 2. 2022.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A13 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 21 dní, od 8. 2. 2022 do 28. 2. 2022.

Výluka A20 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Koleje č. 429a a 431b v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 7 dní, od 22. 2. 2022 do 28. 2. 2022.

Výluka A22 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úsek vlečkové koleje mezi výhybkou č. 888 v obvodu vlečky DKV Česká Třebová a č. 1 v obvodu ŽST,
 - výhybka č. 1 v obvodu ŽST,

- trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 21 dní, od 8. 2. 2022 do 28. 2. 2022.

Výluka A22.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybka č. 7 v obvodu ŽST,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, v termínu 8. 2. 2022.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

V závěru SP8 vepnutí kolejí od SZZ osobního nádraží. Ostatní SZZ a TZZ bez změny.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. MPZZ na odjezdové skupině. Ostatní SZZ bez změny.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A13:

Posun na středním zhlaví (mezi kolejemi směrové skupiny) bude zajišťován do kolejí K1 a K2.

Výluka A20:

Odstavování HV bude možné pouze na koleji č. 435b, odjezd nákladních vlaků ve směru Olomouc a Brno po 200. koleji bude možný jen z kolejí č. 19 až 35.

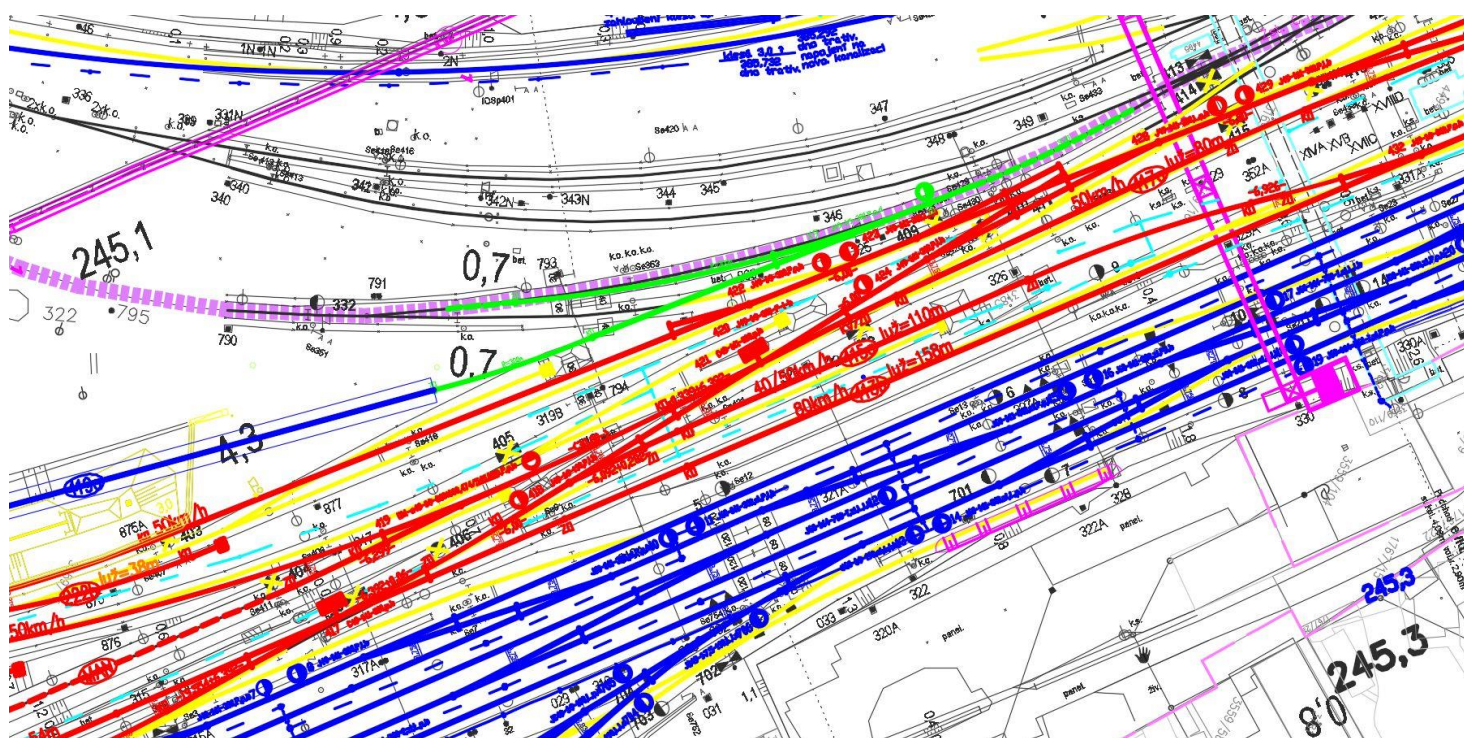
Provoz odjezdové skupiny bude navíc omezen z důvodu souběžně probíhající výluky A9 v rámci SP6.

Výluka A22:

Vjezd na vlečku DKV Česká Třebová bude z obvodu osobního nádraží po dobu výluky pouze jednokolejný. Obvod DKV nebude z obvodu odjezdové skupiny dostupný.

Výluka A22.1:

Vjezd na vlečku DKV Česká Třebová nebude z obvodu osobního nádraží ani odjezdové skupiny možný. Napojení obvodu DKV na síť SŽDC bude možné jen přes směrovou skupinu, resp. severní spojovací kolej. Do obvodu osobního nádraží bude nutný průjezd HV přes odjezdovou skupinu a úvratově přes pražské zhlaví.



Stavební postup SP9 je možné popsat ve třech dílčích částech podle toho, že je možné dvě z těchto dílčích částí realizovat v kratších obdobích a některé koleje zprovoznit dříve, než na konci SP9, aby umožnily provozování železniční dopravy po dalších vlakových cestách.

Od začátku SP 9 je již také v provozu na **nová částí jižní spojovací koleje – kolej č. 427b s propojením provizorní výhybkou X9** do zbytku stávajícího středního zhlaví.

Podstatou tohoto stavebního postupu je modernizace skupiny kolejí č. 7 až 19 (podle původního číslování), 5, 5a, 7, 413–421 (podle nového číslování).

Všechny dílčí části začínají ve stejném okamžiku, avšak budou realizovány po různé době.

Podstatou **první dílčí části SP9** je dokončení krajní koleje osobního nádraží č. 7 a kusých č. 5 a 5a. Tyto koleje jsou situovány v prostoru, který byl při výstavbě osobního nádraží využíván pro odstavování osobní dopravy v náhradních prostorách. Součástí kolejového řešení je i nová výhybka č. 34.

Rovněž v první části se realizuje nová část koleje č 421 na napojení v pražském zhlaví. Souběh této koleje 421 se stávající kolejí 21 může být vyřešen v řádu jednoho týdne. Jedná se o úzké místo z hlediska osových vzdáleností, takže mechanismy na nové koleji budou v průjezdném profilu provozované koleje. Řešením budou organizační opatření na stavbě – varování, pomalé jízdy, vjezd mechanismů pouze v případě volnosti provozované koleje a podobná opatření.

Druhá dílčí část SP9 představuje dokončení kusých kolejí č. 9 a 11, včetně výhybek č. 50, 51. Výhybka č. 51 bude propojena provizorně do stávající výhybky č. 486.

Nejrozsáhlejší a časově nejnáročnější třetí část SP9 je realizace kolejí 413, 415, 417, 419, 421 odjezdové skupiny, včetně příslušné části středního zhlaví.

Budou položeny nové výhybky č. 2, 4, 410, 411, 413, 417, 418, 419, 421, 422, 428, 429, 432, 435, 436, 439, 446, 449, 450, 453.

Na závěr bude propojena nová výhybka č. 453 s provizorní výhybkou X10, která je v provozu již od SP5.

V době tohoto SP9 budou pod danými kolejemi prolomeny stropy stávajícího **podchodu CZ LOKO** a otvor bude „zafoukán“. **Drážní podchod** se pod kolejí č. 421 vybuduje pod kolejovým provizoriem.

Most km 246,387: V SP9 se vybuduje i část mostu pod kolejí mezi výhybkami č. 50 a 51 po pracovní spáru před stávající výhybkou č. 477. Následně se na závěr SP9 provizorní kolejové propojení 453/X10 položí na již hotovou konstrukci mostu.

Most 246,445, přemostění ulice Kozlovská. V tomto SP9 se v rámci sedmi měsíců vybuduje část mostu mezi stávající výhybkou 478 a 479.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 214 dní, od 1. 3. 2022 do 30. 9. 2022.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A10 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 11 až 19,
 - staniční koleje č. K1, K2,
 - staniční koleje č. T5, T402, T403, T404, T405, 408,
 - severní spojovací kolej od výhybky č. 144 (mimo) po výhybku č. 3,
 - výhybky č. 3, 9, 21,
 - výhybky č. 403, 404, 405, 406, 408, 409, 410, 411, 415, 416, 421, 422, 424, 431, 433,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 214 dní, od 1. 3. 2022 do 30. 9. 2022.

Výluka A10.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 21,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 7 dní, od 1. 3. 2022 do 7. 3. 2022.

Výluka A10.2 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 7 až 9,
 - staniční koleje č. 7a, 9a, T5, T408,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 21 dní, od 1. 3. 2022 do 21. 3. 2022.

Výluka A10.3 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 3d a 3e,
 - výhybka č. 479,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 35 dní, od 1. 3. 2022 do 4. 4. 2022.

Výluka A20 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Koleje č. 429a a 431b v celé délce,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 214 dní, od 1. 3. 2022 do 30. 9. 2022.

Výluka X2 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Účelové kolejiště OŘ TO 1 Česká Třebová Montážní základna Stará harfa a Pod jeřábem v úseku mezi výhybkou č. 463 a výhybkou č. 892 v obvodu ŽST,
 - koleje J1, J2, J3, J4 na účelovém kolejišti SŽDC,
 - výhybka č. 892 v obvodu ŽST.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 214 dní, od 1. 3. 2022 do 30. 9. 2022.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na odjezdové skupině omezeno podle vyloučených kolejí.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. MPZZ na odjezdové skupině. Ostatní SZZ bez změny.

V závěru SP9 vepnutí kolejí DKV do SZZ osobního nádraží. Ostatní koleje do MPZZ odjezdové skupiny, zřízen souhlas mezi def. SZZ osobního nádraží a MPZZ odjezdové skupiny.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Kombinace výluk A10 + A10.1 + X2, A10 + A10.2 + X2 a A10 + A10.3 + X2:

Po celou dobu výluky A10 bude výrazně snížený počet kolejí v obvodu odjezdové skupiny (během výluky A10 k dispozici 7 průběžných dopravních kolejí, během souběhu s výlukou A10.1 jen 6 prů-

běžných dopravních kolejí). Všechny koleje budou dopravně rovnocenné a umožní zabezpečené příjezdy a odjezdy vlaků z a do všech směrů.

S postupnými konci výluk A10.2 a A10.3 budou zprovoznovány koleje č. 5, 5a, 7, resp. 9 a 11.

Po celou dobu výluky A10 v kombinaci s výlukou X2 bude zásadně omezeno střední zhlaví. Jízdy po severní spojovací koleji nebudou možné (k dispozici bude plně sjízdná jižní spojovací kolej), obdobně bude omezeno Účelové kolejiště OŘ TO 1 Česká Třebová Montážní základna Stará harfa a Pod jeřábem, které bude přístupné jen od směrové skupiny.

Nově zprovozněná kolej č. 427b bude jediným spojením směrové skupiny s odjezdovou skupinou. Bude rovněž sloužit pro staniční práci směrové skupiny a středního zhlaví (vytahování zátěže z kolejí směrové skupiny) a zejména stahování souprav výchozích vlaků do obvodu odjezdové skupiny.

Budou po ní trasovány i výchozí vlaky z vlečky Metrans, modul 2, do obvodu odjezdové skupiny. Výchozí vlaky z vlečky Metrans, modul 1, budou trasovány po jižní spojovací koleji do obvodu odjezdové skupiny. Pro odstavování souprav (např. kontejnerové vozy) budou využívány koleje vjezdové skupiny.

Výluka A20:

Odstavování HV bude možné pouze na koleji č. 435b, odjezd nákladních vlaků ve směru Olomouc a Brno po 200. koleji bude možný jen z kolejí č. 19 až 35.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 21 dní, od 1. 10. 2022 do 21. 10. 2022.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A11 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. S1, S2, S3.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 21 dní, od 1. 10. 2022 do 21. 10. 2022.

Výluka A11.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Záhlaví traťové koleje č. 4 mezi výhybkou č. 485 a vjezdovým návěstidlem NS,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, v termínu 21. 10. 2022.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na odjezdové skupině omezeno podle vyloučených kolejí.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. MPZZ na odjezdové skupině. Ostatní SZZ bez změny.

V závěru SP10 vepnutí nové spojky do CZ LOKO do MPZZ odjezdové skupiny.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Po celou dobu SP11:

Vzhledem k nedokončenému propojení kolejí č. 413 až 421 na pražské zhlaví bude možné uvedené koleje používat jako kusé směr Olomouc/Brno. Koleje č. 423 až 437 budou průjezdné.

Výluk A11:

Bude omezen provoz komerčního obvodu, kde budou k dispozici jen 3 manipulační koleje.

Obsluh vleček CZ LOKO a vlečkového systému Kalvárie bude možná.

Kombinace výluk A11 + A11.1:

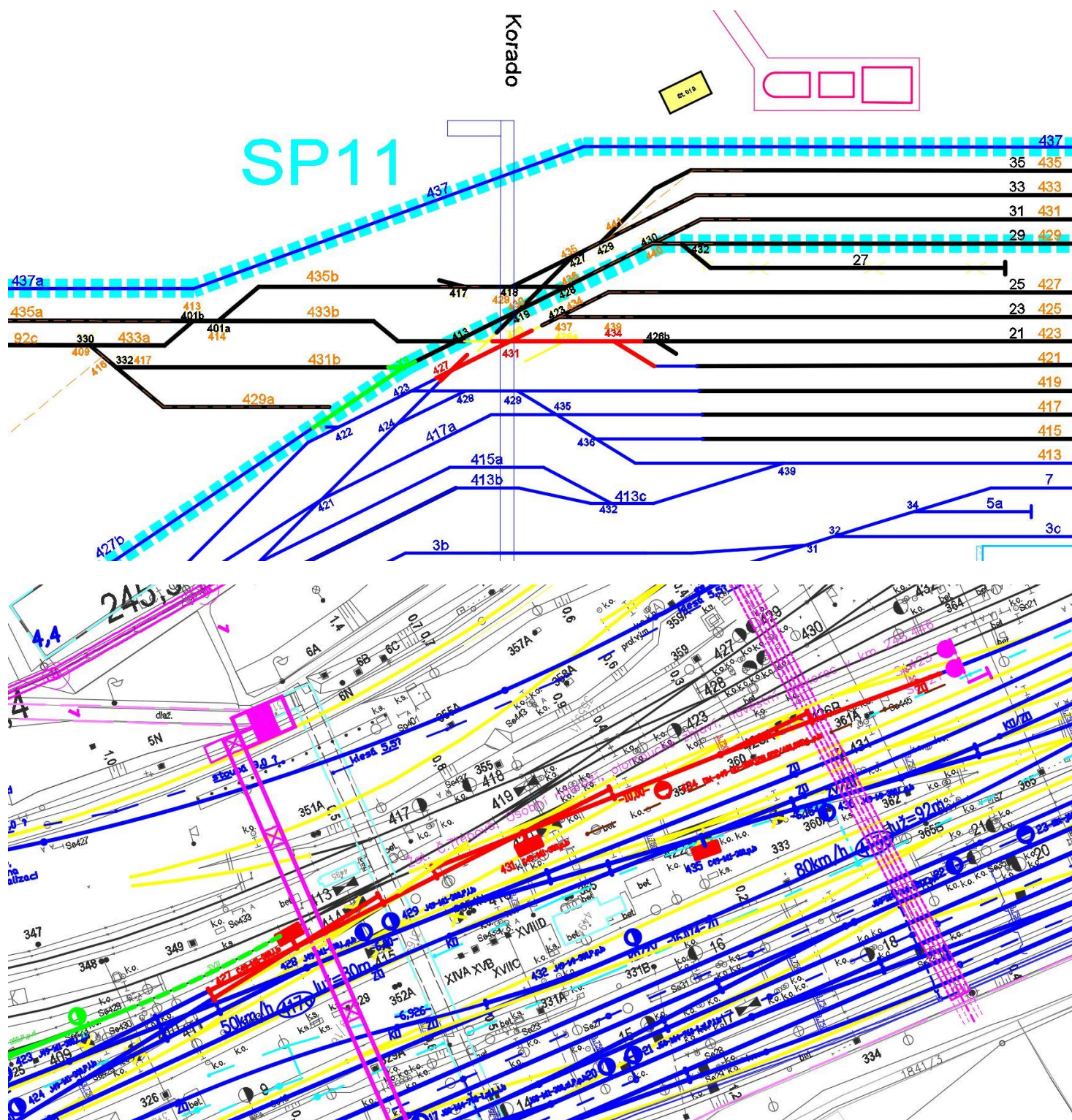
Vedle výše uvedeného nebude možný vjezd nákladních vlaků po 3. TK ze směru Odbočka Parník, vlaky budou vedeny po 1. TK.

1.3.12 Stavební postup SP11

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová.

2. Rozsah prací:



Tento stavební postup SP11 představuje pokládku tří výhybek: křižovatkových č. 427 a 431 a jednoduché č. 434, které je možno ještě realizovat v souběhu s dosud provizorně využívanou částí jižní spojovací koleje. Pro následný stavební postup SP12, kdy bude realizována další podstatná část matečné koleje a rozvětvení středního zhlaví, se tím zprovozní kolej č. 421.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 37 dní, od 22. 10. 2022 do 30. 11. 2022.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A11 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. S1, S2, S3.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 37 dní, od 22. 10. 2022 do 30. 11. 2022.

Výluka A24 – kolejová výluka a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 420, 426a,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 37 dní, od 22. 10. 2022 do 30. 11. 2022.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na odjezdové skupině omezeno podle vyloučených kolejí.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. MPZZ na odjezdové skupině. Ostatní SZZ bez změny.

V závěru SP11 úprava MPZZ dle aktuální konfigurace kolejiště.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A11:

Bude omezen provoz komerčního obvodu, kde budou k dispozici jen 3 manipulační koleje.

Výluka A24:

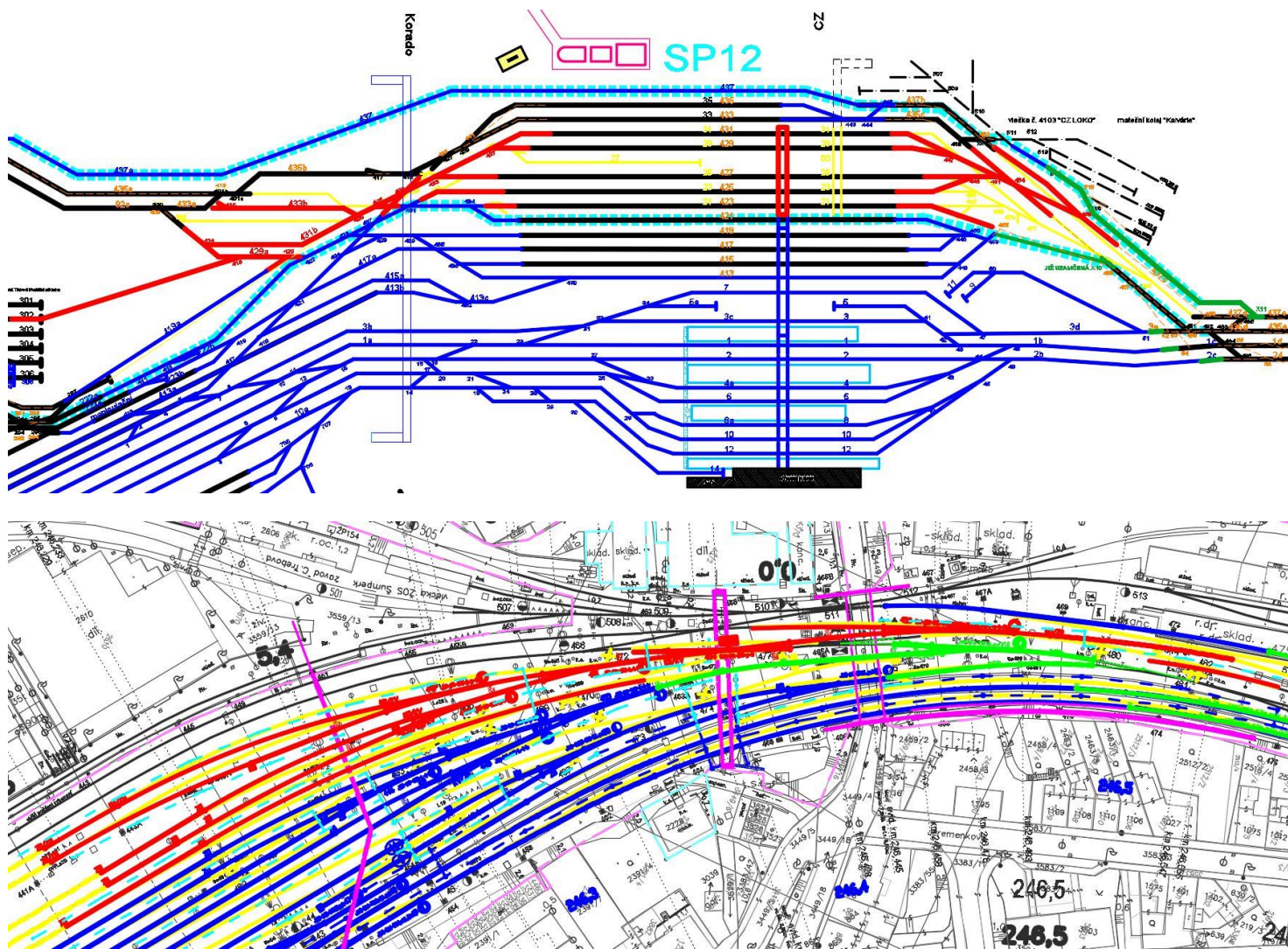
Snížený počet kolejí v obvodu vjezdové skupiny (bez zásadních dopadů na provoz). Koleje č. 421 a 423 bude možné využívat pouze jako kusé ze směru Praha.

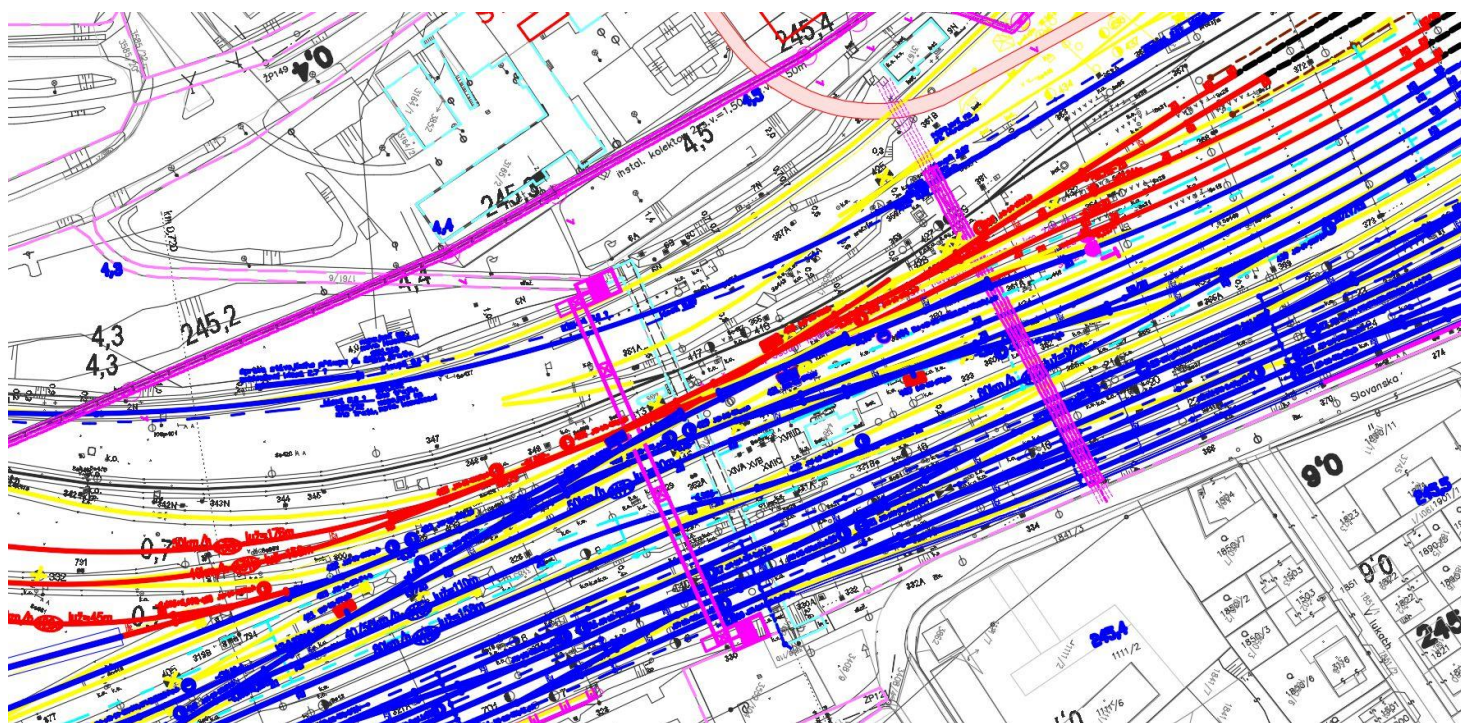
1.3.13 Stavební postup SP12

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová.

2. Rozsah prací:



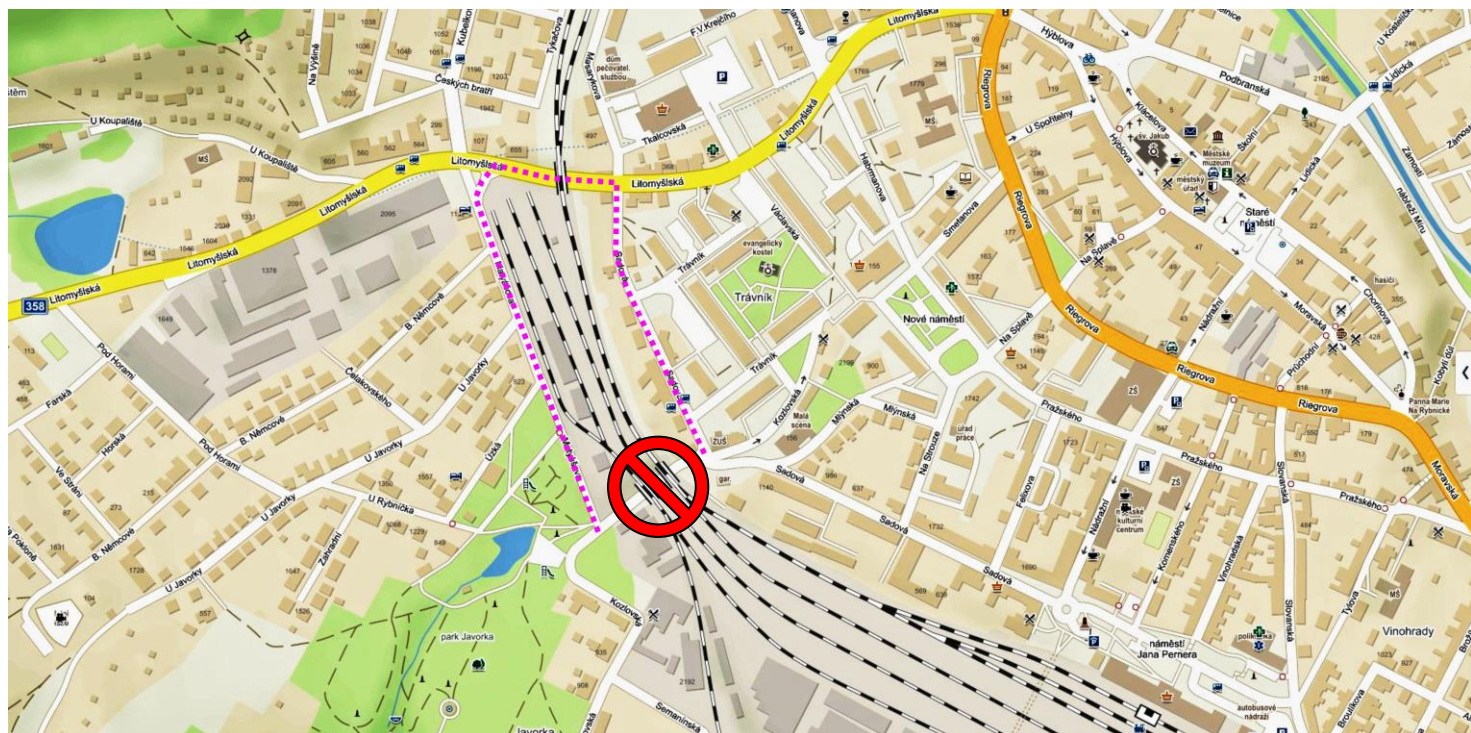


Obsahem SP12 je modernizace další skupiny odjezdových kolejí 423, 425, 427, 429, 431 (nové číslování) včetně prodloužení staničního podchodu a demolice příslušné části stávajícího podchodu CZ LOKO. Vloží se výhybky č. 414, 416, 420, 425, 426, 430, 433, 437, 448, 451, 454, 458.

Most 246,445, přemostění ulice Kozlovská.

V tomto SP12 se realizuje část mostní konstrukce pod stávající výhybkou č. 476 a novými kolemi navazujícími na novou výhybku č. 458.

Během uzávěry mostního otvoru zhotovitel zajistí a projedná dopravní značení pro objízdnou trasu po ulicích Sadové, Litomyšlské a Matyášově s informačními tabulemi o uzávěře na možných odbočkách na Riegrově a Litomyšlské:



Kromě odjezdové skupiny se odehrávají ještě práce na opačné straně stanice. Součástí tohoto SP12 je i modernizace výhybek Odbočky Les ve směru na Opatov nejprve č. 2, 3, následně č. 1, 4.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 212 dní, od 1. 12. 2022 do 30. 6. 2023.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A11 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. S1, S2, S3.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 212 dní, od 1. 12. 2022 do 30. 6. 2023.

Výluka A12 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Střední staniční zhlaví (výhybky č. 332, 413, 419, 423, 426, 428, 430, 432),

- pražské staniční zhlaví (výhybky č. 465, 466, 469, 470, 472, 477, 478, 480),
 - staniční koleje č. 423 a 431 v celé délce,
 - staniční koleje č. 429a, 431b, 433b,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 212 dní, od 1. 12. 2022 do 30. 6. 2023.

Výluka X3 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úsek koleje č. 302 v obvodu účelové kolejiště OŘ TO 1 Česká Třebová Montážní základna.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 212 dní, od 1. 12. 2022 do 30. 6. 2023.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na odjezdové skupině omezeno podle vyloučených kolejí.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. MPZZ na odjezdové skupině. Ostatní SZZ bez změny.

V závěru SP12 úprava MPZZ dle aktuální konfigurace kolejiště.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A11:

Bude omezen provoz komerčního obvodu, kde budou k dispozici jen 3 manipulační koleje.

Kombinace výluk A12 + X3:

Výrazně snížený počet kolejí v obvodu odjezdové skupiny (k dispozici 7 průběžných dopravních kolejí). Všechny koleje budou dopravně rovnocenné a umožní zabezpečené příjezdy a odjezdy vlaků z a do všech směrů.

Po celou dobu výluky bude zásadně omezeno střední zhlaví a zhlaví odjezdové skupiny. Jízdy po severní spojovací koleji budou možné pouze na vybrané koleje, jízdy po jižní spojovací koleji budou možné pouze na vybrané koleje.

Vjezd nákladních vlaků ze směru Praha do odjezdové skupiny po provizorní koleji bez omezení.

Stahování souprav nákladních vlaků ze směrové skupiny do odjezdové skupiny bude možné pouze na vybrané koleje (413 až 421).

Odjezd nákladních vlaků ve směru Praha pouze z vybraných kolejích odjezdové skupiny (413 až 421).

Odjezd nákladních vlaků ve směru Olomouc a Brno po 200. koleji bude možný pouze z vybraných kolejích odjezdové skupiny (433 a 435). V případě výchozích nákladních vlaků přetažených ze směrové skupiny na koleje č. 413 až 421 budou soupravy odjíždět přes obvod vjezdové skupiny.

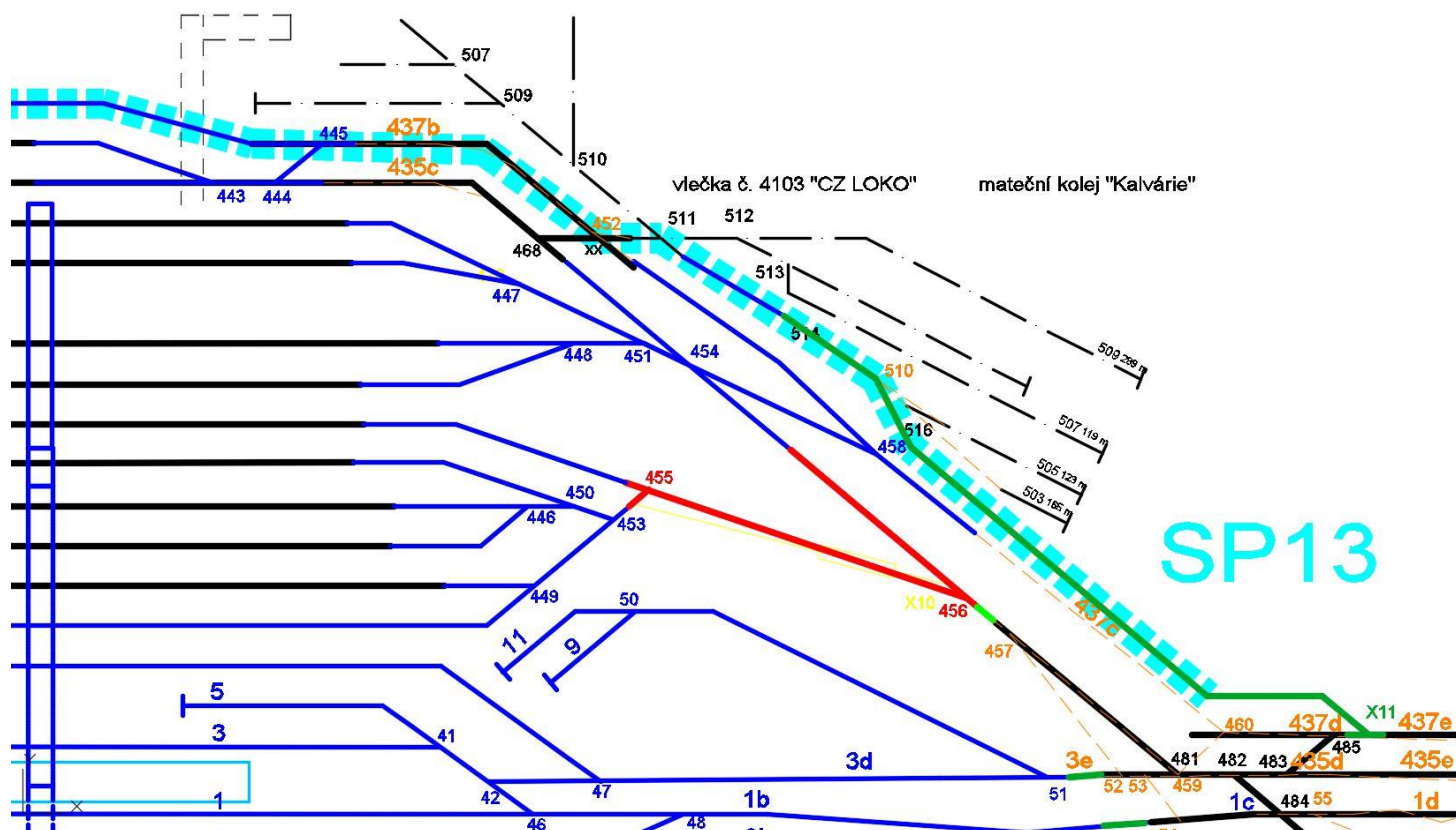
Výchozí vlaky z vlečky Metrans, modul 1, ve směru Praha budou trasovány po jižní spojovací koleji do obvodu odjezdové skupiny. Výchozí nákladní vlaky ve směru Olomouc a Brno budou odjíždět přes obvod vjezdové skupiny. Výchozí vlaky z vlečky Metrans, modul 2, ve směru Praha budou trasovány do obvodu odjezdové skupiny. Výchozí nákladní vlaky ve směru Olomouc a Brno budou odjíždět přes obvod vjezdové skupiny, aby při provádění úvratí dlouhodobě neobsazovaly nedostatkové koleje odjezdové skupiny. Pro odstavování souprav (např. kontejnerové vozy) budou využívány koleje vjezdové skupiny.

1.3.14 Stavební postup SP13

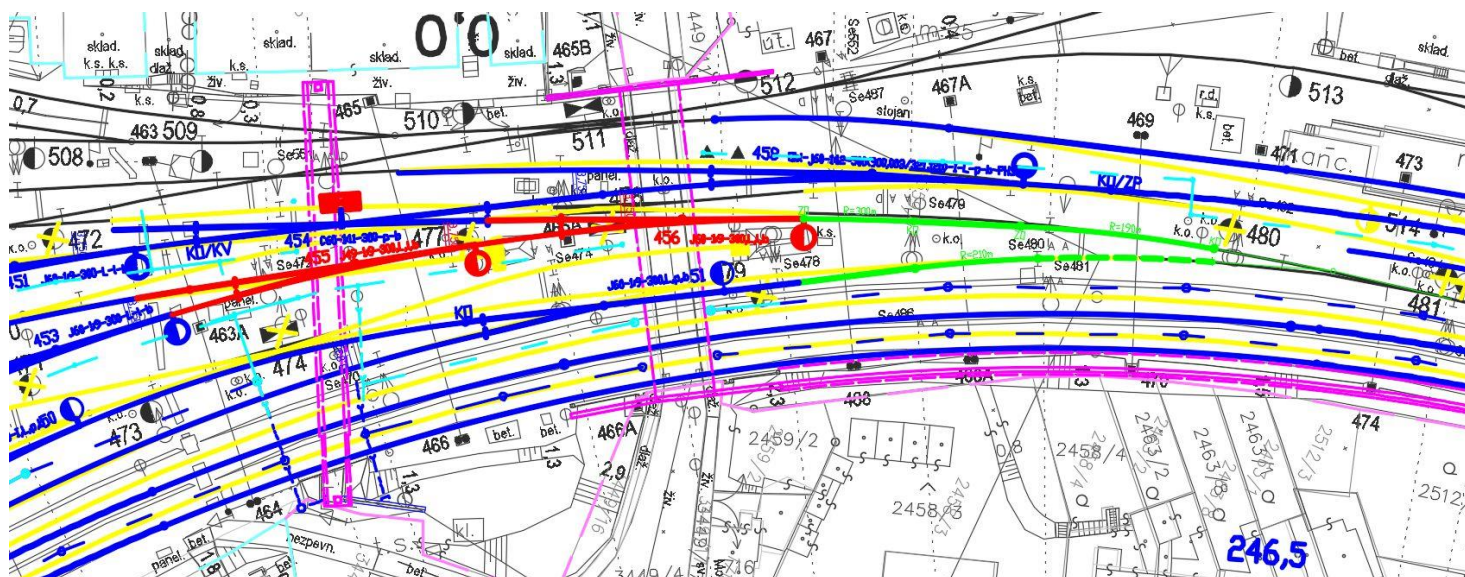
1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová.

2. Rozsah prací:



V průběhu SP13 se na pražském zhlaví v průběhu tohoto krátkého víkendového stavebního postupu položí nové výhybky č. 455 a 456. Výhybka č. 456 nahrazuje část provizorního propojení nad mostem v km 246,445, přemostění ulice Kozlovská, který byl v minulém SP12 v části pod tímto kolejištěm již realizován.



3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 2 dny, od 1. 7. 2023 do 2. 7. 2023.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A11 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. S1, S2, S3.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:

Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 1. 7. 2023 do 2. 7. 2023.

Výluka A14 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Pražské zhlaví odjezdové skupiny od odjezdových návěstidel kolejí č. 413 až 423 a námezníku výhybky č. 454 (nové značení) k námezníku výhybky č. 481 (stávající značení),
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 2 dny, od 1. 7. 2023 do 2. 7. 2023.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na odjezdové skupině omezeno podle vyloučených kolejí.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. MPZZ na odjezdové skupině. Ostatní SZZ bez změny.

V závěru SP13 úprava MPZZ dle aktuální konfigurace kolejiště.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A11:

Bude omezen provoz komerčního obvodu, kde budou k dispozici jen 3 manipulační koleje.

Výluka A14:

Vjezd nákladních vlaků ze směru Praha do odjezdové skupiny po provizorní koleji.

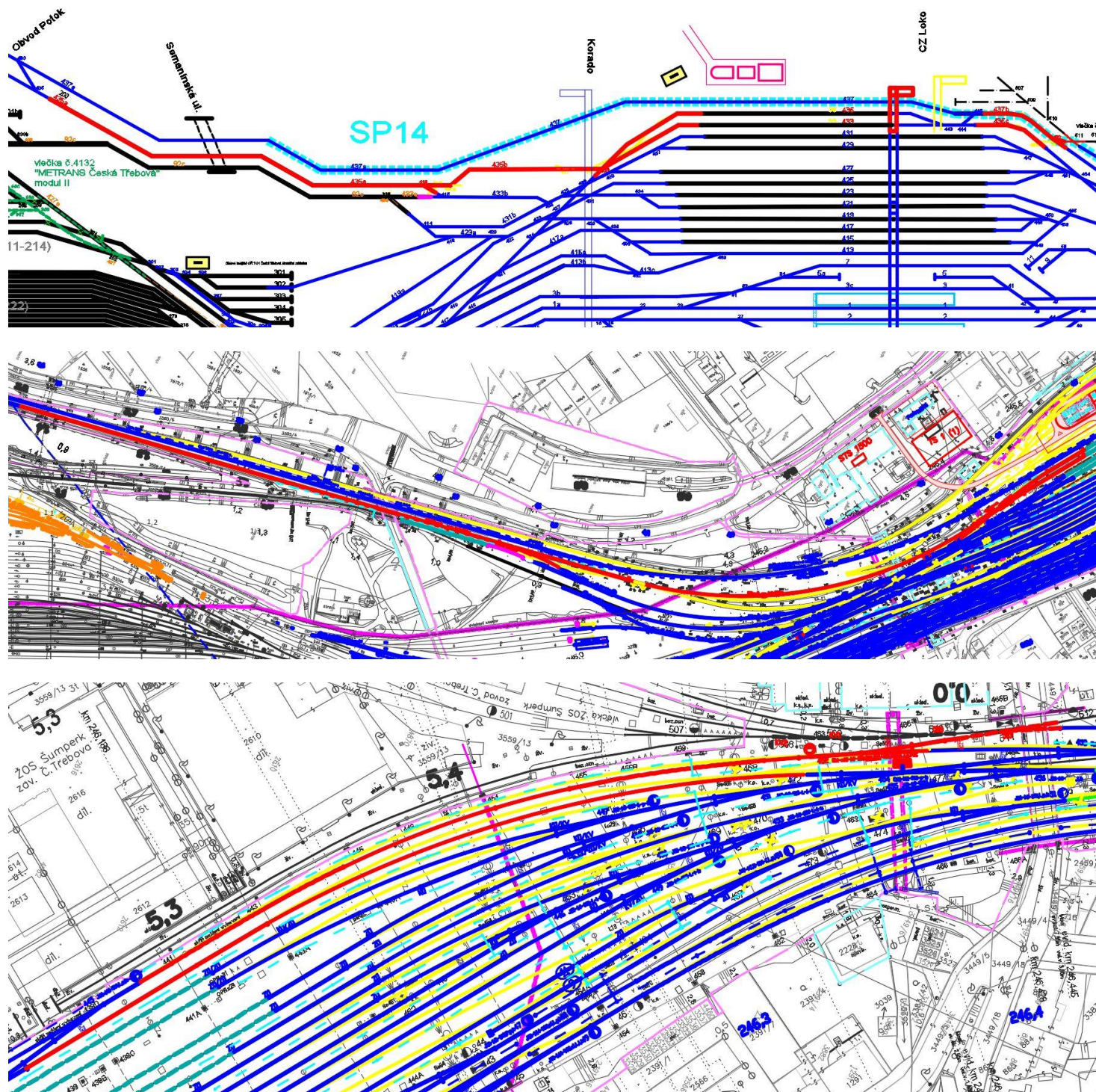
Výrazně omezen odjezd nákladních vlaků ve směru Praha – pouze ze dvou kolejí odjezdové skupiny, a to pouze po 3. TK směr Odbočka Parník.

1.3.15 Stavební postup SP14

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová.

2. Rozsah prací:



Předmětem tohoto stavebního postupu SP14 jsou poslední odjezdové koleje 433, 435, včetně prodloužení staničního podchodu, koleje 437b, 435c s výhybkou 452.

Rovněž se provedou úpravy dlouhé koleje č. 435a, 435b.

Pro potřeby demolice zbylé části stávajícího podchodu CZ LOKO bude nutné dočasně vyjmout a následně opět vložit kolejová pole nad tímto podchodem, realizovaná v SP1.

Most v km 246,445, přemostění ulice Kozlovská. V poslední fázi výstavby mostu se zbytek této mostní konstrukce pod výhybkou č. 511 realizuje za výluky provozu vlečky CZ LOKO.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 135 dní, od 3. 7. 2023 do 14. 11. 2023.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A11 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. S1, S2, S3.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 135 dní, od 3. 7. 2023 do 14. 11. 2023.

Výluka A15 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybka č. 511.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka 45 dní.

Výluka A16 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 33 a 35,
 - úseky staničních kolejí mezi výhybkami č. 445 a 458, 444 a 454,
 - výhybka č. 452,
 - úseky staničních kolejí mezi výhybkami č. 405 a 429,
 - výhybky č. 401b, 401a, 417, 418, 427, 429,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 135 dní, od 3. 7. 2023 do 14. 11. 2023.

Výluka A16.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úseky staničních kolejí mezi výhybkami č. 330 a 401b,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 3. 7. 2023 do 4. 7. 2023.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

MPZZ na odjezdové skupině omezeno podle vyloučených kolejí.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. MPZZ na odjezdové skupině. Ostatní SZZ bez změny.

V závěru SP14 včleněno do společného SZZ (definitivního) osobní a odjezdové skupiny stanice nově dokončené kolejiště i s následnou úpravou koleje č.437c v následujícím navazujícím SP15. V závěru toho SP dojde k vypnutí MPZZ na odjezdové skupině. Odjezdová skupina bude vepnuta do společného SZZ (definitivního) osobní a odjezdové skupiny stanice. Dále bude do definitivního SZZ zapnuto kolejiště směrové skupiny (St 039). Pro přepínání a aktivaci v činnosti provizorní výhybkářská stanoviště, doba trvání: Pro St 039 14 dní, pro odjezdovou skupinu 14 dní.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A11:

Bude omezen provoz komerčního obvodu, kde budou k dispozici jen 3 manipulační koleje.

Výluka A15:

Obsluh vleček CZ LOKO a vlečkového systému Kalvárie nebude možná.

Obsluha komerčního obvodu nebude možná během trvání výstavby mostního objektu..

Kombinace výluk A16 + A16.1, výluka A16:

Snížený počet kolejí v obvodu odjezdové skupiny (bez zásadních dopadů na provoz).

Končící nákladní vlaky ze směru Praha budou vedeny přes obvod odjezdové skupiny a staniční obvod Potok do vjezdové skupiny.

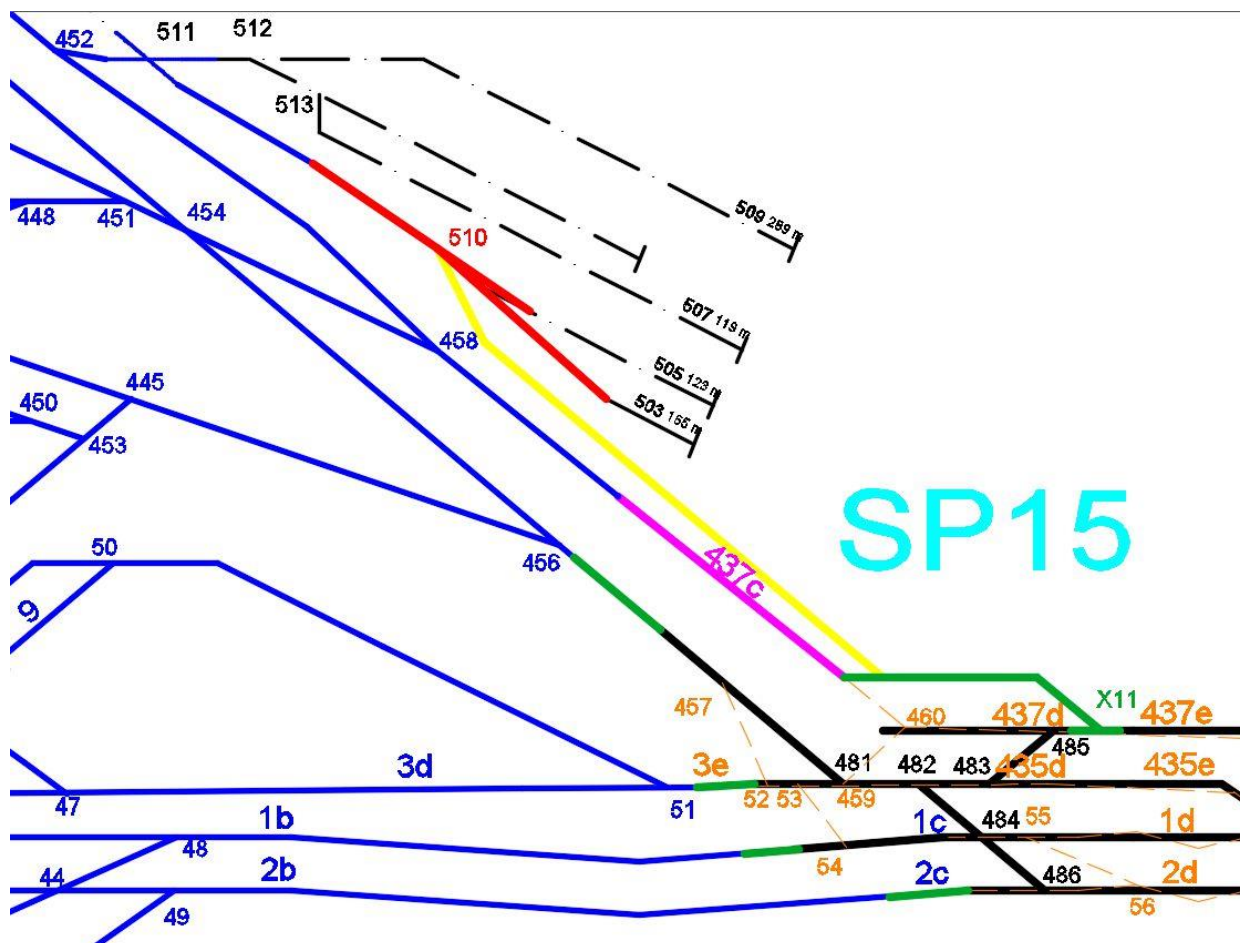
Výchozí nákladní vlaky ve směru Brno a Olomouc budou vedeny po jižní nebo severní spojovací koleji do obvodu vjezdové skupiny a dále do určených směrů. Během prvních dvou dnů výluky nebude možné odstavovat hnací vozidla na koleji č. 431b. Po skončení výluky A16.1 bude průjezdná i kolej č. 433b, kudy budou vedeny nákladní vlaky a kolej č. 431b může být využita pro odstavování HV.

1.3.16 Stavební postup SP15

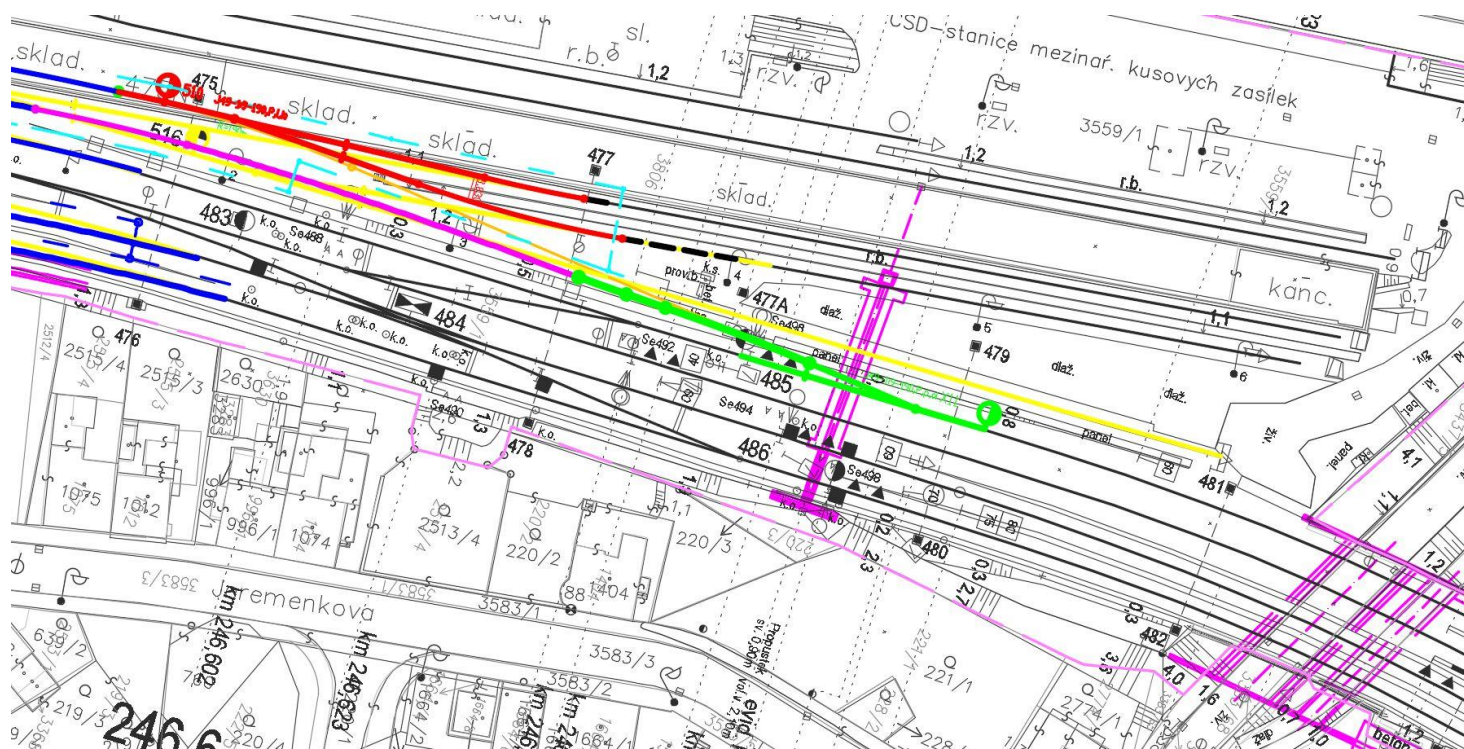
1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová.

2. Rozsah prací:



Tento stavební postup SP15 je dalším celkem dokončováním pražského zhlaví. Práce obsahují propojení už dříve položené výhybky č. 458 do provizorní výhybky č. X11 v koleji č. 3 (odpojení spodního napojení vlečky CZ LOKO přes komerční obvod stanice, protože horní už funguje) – 12h výluka. Navazuje už nezávisle na ostatních činnostech dokončení úprav v komerčním obvodu – výhybka č. 510:



3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 32 dní, od 15. 11. 2023 do 16. 12. 2023.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A11 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. S1, S2, S3.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 32 dní, od 15. 11. 2023 do 16. 12. 2023.

Výluka A17 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úsek staničních kolejí mezi výhybkami č. 458 (nové značení) a X10,

- trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, v termínu 15. 11. 2023.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka části odjezdové skupiny.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka, na osobním nádraží a na odjezdové skupině.

V závěru SP15 vepnutí koleje 437c do definitivního SZZ připraveného po dokončeném SP15.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A11:

Bude omezen provoz komerčního obvodu, kde budou k dispozici jen 3 manipulační koleje.

Výluka A17:

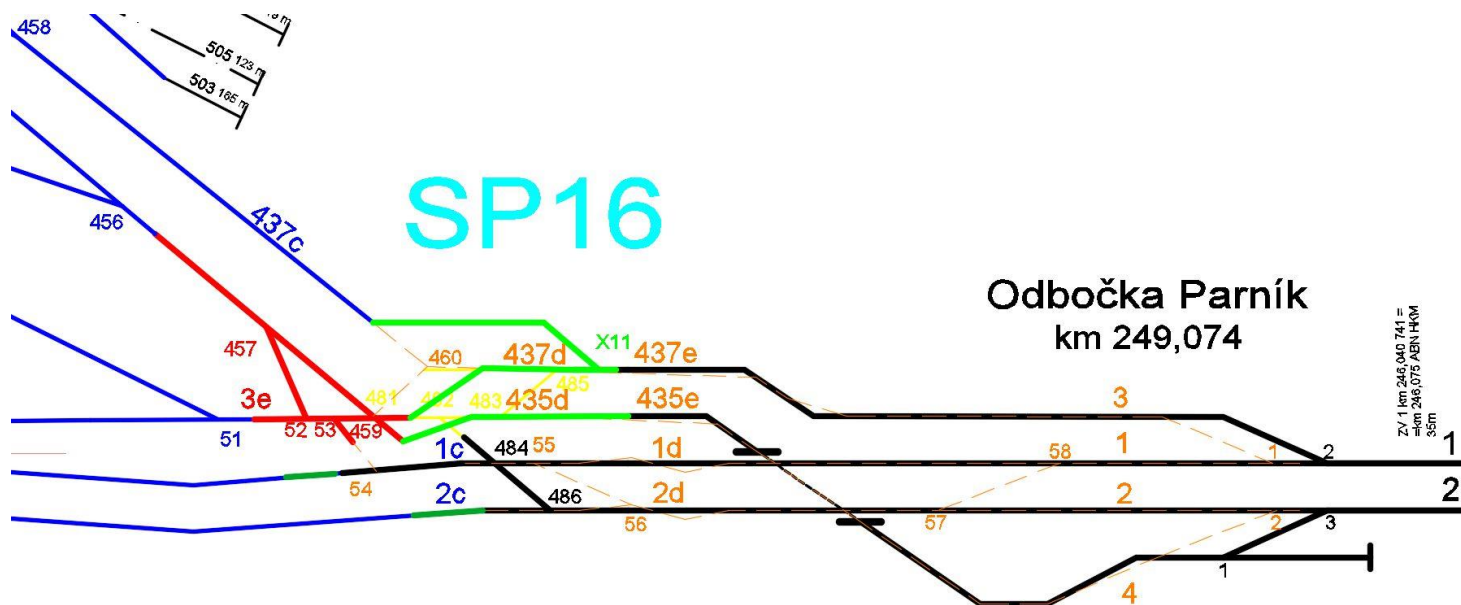
Končící nákladní vlaky ze směru Praha budou vedeny přes obvod odjezdové skupiny a staniční obvod Potok do vjezdové skupiny.

1.3.17 Stavební postup SP16

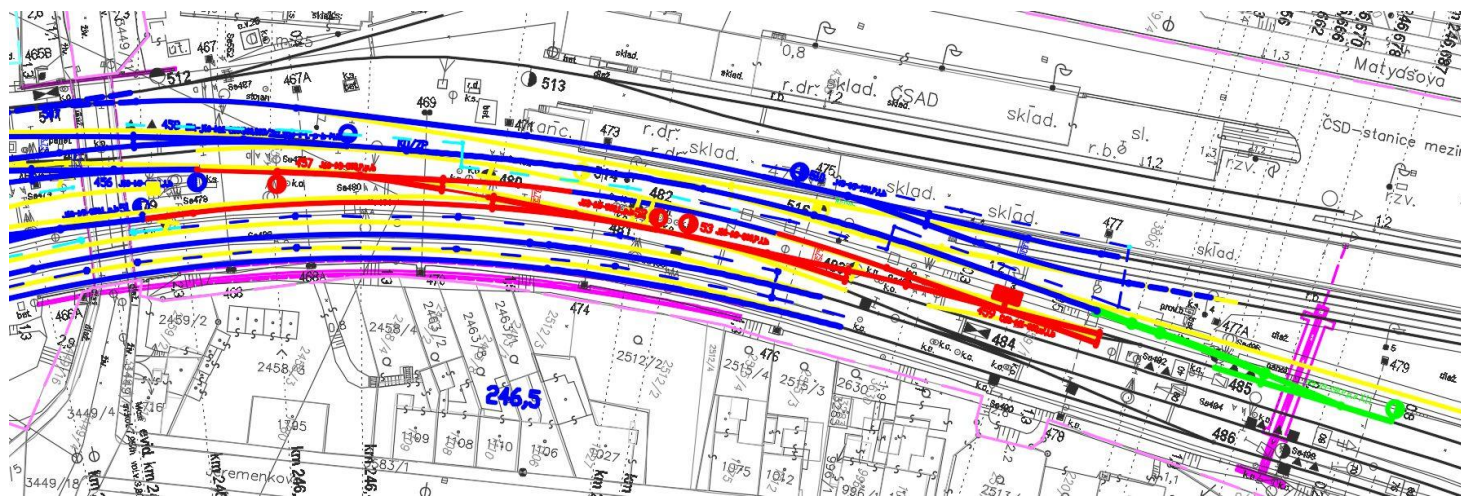
1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová.

2. Rozsah prací:



Obsahem tohoto stavebního postupu SP16 jsou práce na Pražském zhlaví, pokračování kompletace definitivního tvaru kolejiště. Předmětem prací je vložení nových výhybek 52, 53, 457, 459. Odstranění se tím dvě dřívější provizorní propojky. Během tohoto stavebního postupu je k dispozici 8 odjezdových kolejí.



3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 31 dní, od 16. 11. 2023 do 16. 12. 2023.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A18 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úsek staniční koleje mezi výhybkami č. 459 (nové značení) a X10,
 - úsek staniční koleje mezi výhybkou č. 459 (nové značení) a vjezdovým návěstidlem VS,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 31 dní, od 16. 11. 2023 do 16. 12. 2023.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka části odjezdové skupiny.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka, na osobním nádraží a na odjezdové skupině.

V závěru SP16 vepnutí nových prvků SZZ do odjezdové skupiny, výluka části SZZ 2 dny na zapracování do SZZ a přezkoušení.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A18:

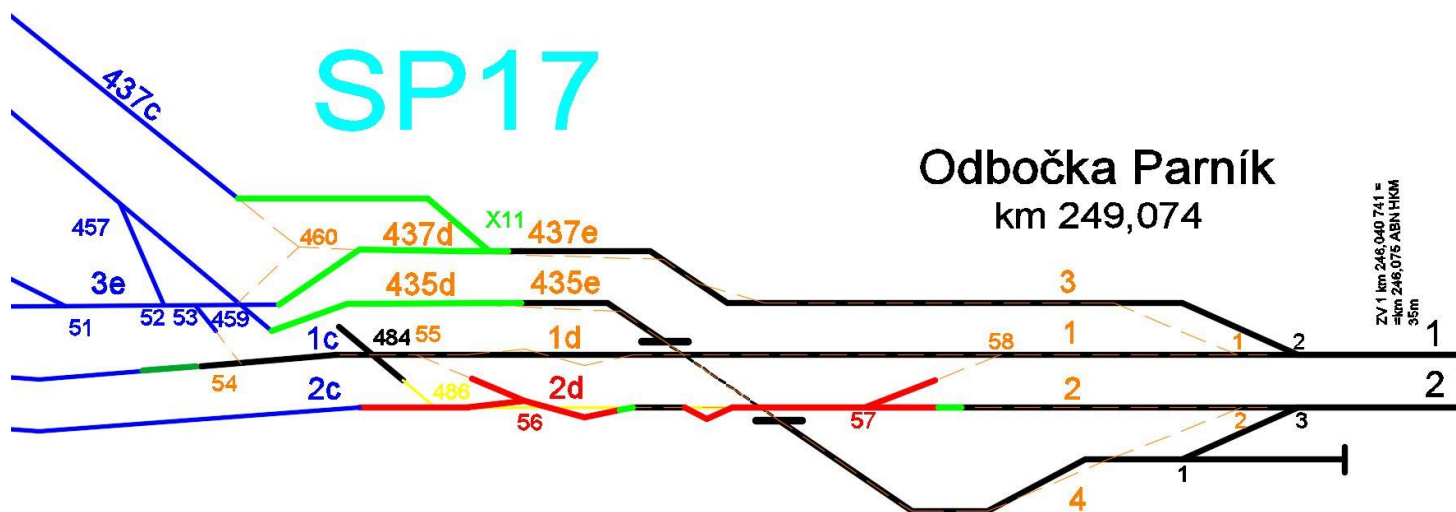
Končící nákladní vlaky ze směru Praha budou vedeny přes obvod odjezdové skupiny a staniční obvod Potok do vjezdové skupiny. Omezen odjezd nákladních vlaků ve směru Praha, a to pouze po 3. TK směr Odbočka Parník.

1.3.18 Stavební postup SP17

1. Místo:

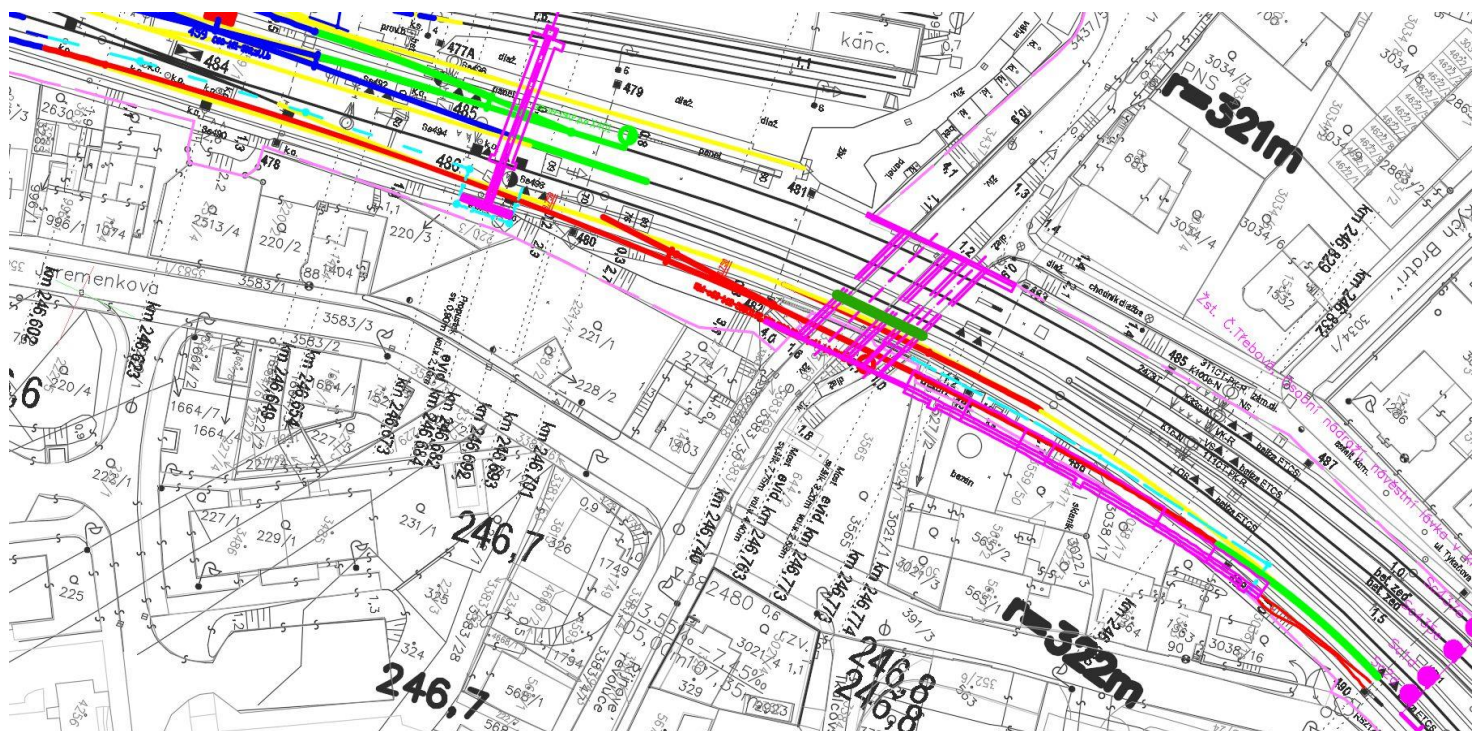
Obvod železniční stanice Česká Třebová, Odbočky Parník a mezistaniční úseky navazující na výše uvedené dopravní.

2. Rozsah prací:



Stavební postup SP17 je věnován vložení výhybky 56 a kolejových napojení koleje 2d. Mosty, opěrné zdi, zemní těleso pod novou částí kolejiště jsou již vybudovány. Jedná se o části mimo stávající osu kolejí – v tomto konkrétním místě vzhledem ke zvětšení poloměru oblouků je nové těleso tzv. „na zelené louce“ a zhotovitel má na realizaci předchozí 2 stavební sezóny.

Výjezd na Parník: část koleje 2d směrově se odchylující ven z kolejiště včetně výhybky č. 57 – odvodnění, zdi a mosty jsou hotovy již z dřívější doby výstavby.

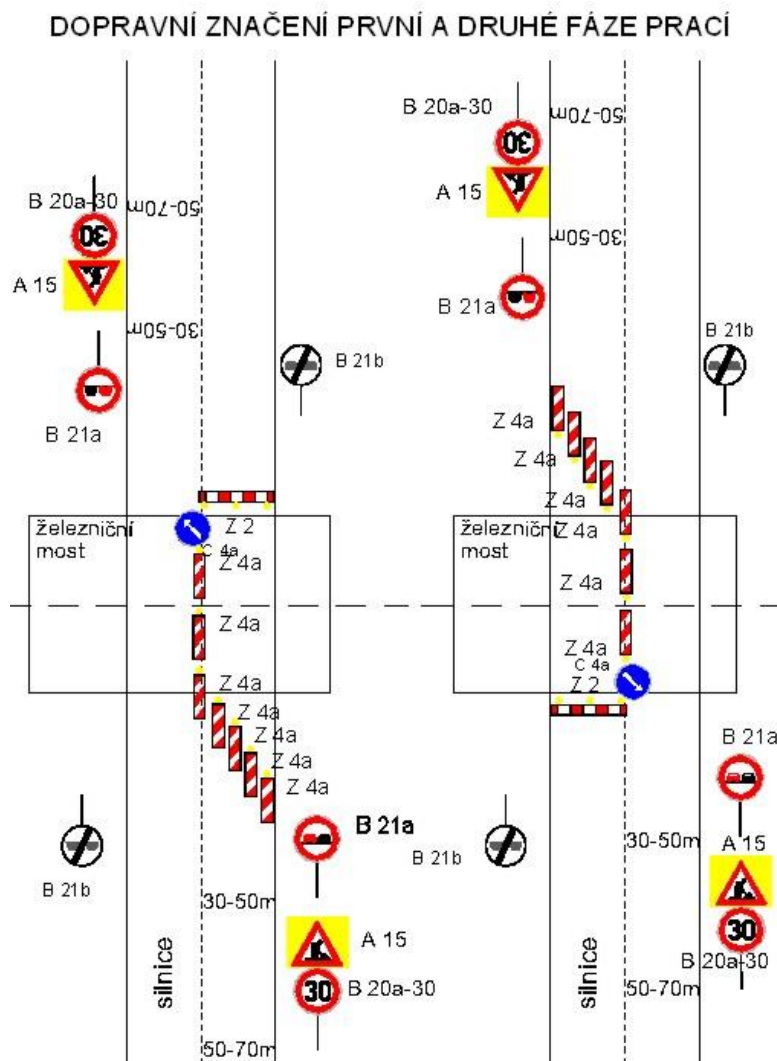


Most v km 246,763, jakož i podchod pro pěší v km 246,774 včetně nových čel mohou být ve jmenovaných předchozích dvou stavebních sezónách a po tomto SP17 realizovány po pracovní spáru naznačenou silnou zelenou čarou.

Během prací bude nutno zachovat pro pěší možnost průchodu během prací na podchodu vyčleněním jednoho jízdního pruhu pod silničním mostem s fyzickou ochrannou zábranou i dopravním značením. Ilustrativní příklad z Brna Řečkovic:



Pro jednopruhovvé zúžení provozu, jak pro uvedenou možnost pruhu pro pěší, tak pro umožnění prací po polovinách na spodních stavbách mostu lze jako příklad použít takovéto dopravní značení:



tento obecný vzor dopravního značení je pouze **návodem a podkladem pro zhotovitele**, který konkrétní dopravní značení **vypracuje** pro konkrétní práce u mostů. Toto dopravní značení **projedná** s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Propustek km 246,684: Realizuje se celá nová část mimo stávající kolejiště.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 115 dní, od 22. 3. 2024 do 14. 7. 2024.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka D1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník,
 - záhlaví traťové koleje č. 2,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, trvání 115 dní, od 22. 3. 2024 do 14. 7. 2024.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Pouze TZZ v 2. TK směr Odb. Parník.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka, na osobním nádraží a na odjezdové skupině.

Po vložení výhybky č. 57 výluka SZZ 1 den na zapracování do SZZ a přezkoušení. Na konci tohoto SP se provede zapáskování výhybky č. 1 na Odb. Parník pro její následné zrušení.

Úprava SW stanice Dlouhá Třebová (Odb. Parník) a na CDP Praha z důvodu zkrácení TZZ Česká Třebová – Parník pro obě traťové koleje a nový stav kolejiště Odbočky Parník, neboť se plynule přejde do SP18, SP 19, SP20 a SP21.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka D1:

Pro vlaky osobní dopravy bude zaveden jednokolejný provoz Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník. Provoz vlaků ve směru a ze směru Praha na osobním nádraží bude omezen pouze na vybrané koleje (č. 3, 1, 2, 4, 6), což bude nárokovat změnu plánu obsazení kolejí. Tranzitní vlaky dálkové osobní dopravy v České Třebové nezastavující z přepravních důvodů mohou být vedeny po 3. a 4. TK z Odbočky Parník po severní spojovací koleji do vjezdové skupiny a dále na Odb. Zádulka, případně ŽST Třebovice v Čechách. Opatřením se odlehčí traťové koleji č. 1 mezi osobním nádražím odbočkou Parník.

Vlaky nákladní dopravy budou moci využívat rovněž 3. a 4. TK v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník. Vlaky osobní dopravy jedoucí z a na staniční kolej č. 3 budou moci rovněž využívat traťových kolejí č. 3 a 4. Opatřením se odlehčí traťové koleji č. 1 mezi osobním nádražím odbočkou Parník.

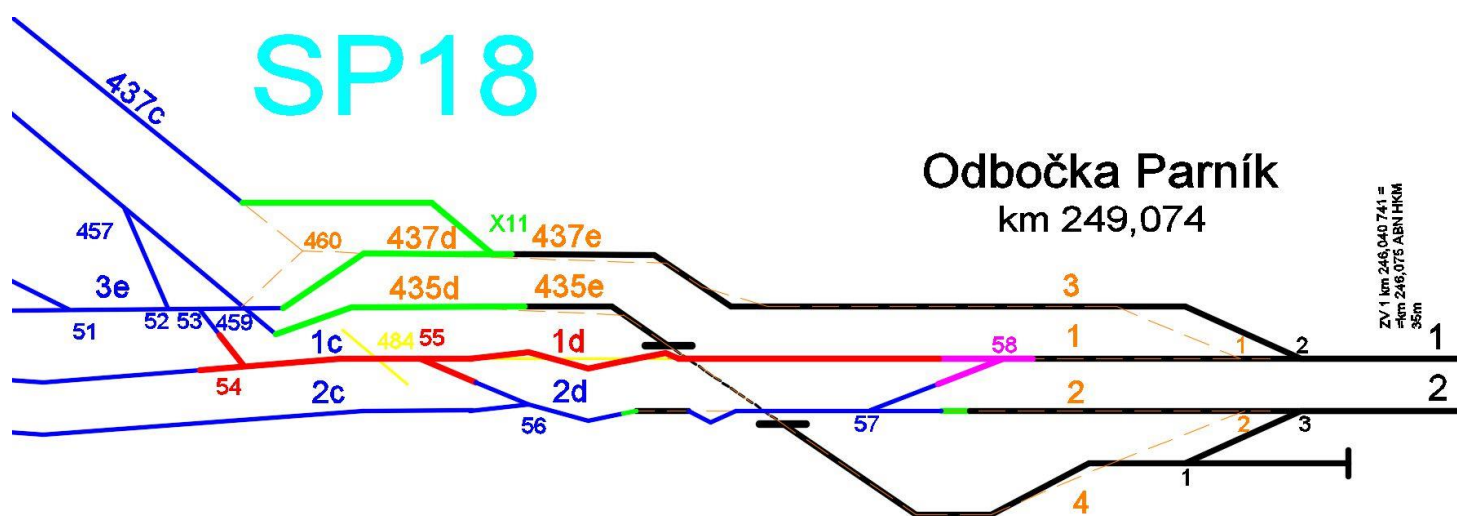
1.3.19 Stavební postup SP18

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, Odbočky Parník a mezistaniční úseky navazující na výše uvedené dopravní.

2. Rozsah prací:

SP18 je dalším stavebním postupem při dokončování pražského zhlaví. Realizuje se položení výhybek 54, 55 a kolejových napojení koleje 1d:



Výjezd na Parník: část koleje 1d od dokončené části včetně výhybky č. 58 – tato výhybka se vloží v rámci první činnosti SP16 (víkend).

Most v km 246,763, jakož i podchod pro pěší v km 246,774. V rámci těchto prací nedochází k pracím na těchto mostních objektech:

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 109 dní, od 15. 7. 2024 do 31. 10. 2024.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka D2.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník,
 - zhlaví traťové koleje č. 1,

- trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 15. 7. 2024 do 16. 7. 2024.

Výluka D2 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úsek staniční koleje od výhybky č. 54 (včetně) po výhybku č. 58 (mimo),
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 107 dní, od 17. 7. 2024 do 31. 10. 2024.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Pouze TZZ v 1. TK směr Odb. Parník.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka, na osobním nádraží a na odjezdové skupině.

Po vložení výhybky č. 58 výluka SZZ 1 den na zapracování do SZZ a přezkoušení. Úprava SW stanice Dlouhá Třebová (Odb. Parník) a na CDP Praha už bude provedena v předchozím SP.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka D2.1:

Pro vlaky osobní dopravy bude zaveden jednokolejný provoz Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník. Provoz vlaků ve směru a ze směru Praha na osobním nádraží bude omezen pouze na vybrané koleje (č. 2, 4, 6, 8, 10, 12), což bude nárokovat změnu plánu obsazení kolejí. Tranzitní vlaky dálkové

osobní dopravy v České Třebové nezastavující z přepravních důvodů mohou být vedeny po 3. a 4. TK z Odbočky Parník po severní spojovací koleji do vjezdové skupiny a dále na Odb. Zádulka, případně ŽST Třebovice v Čechách. Opatřením se odlehčí traťové koleji č. 1 mezi osobním nádražím odbočkou Parník.

Vlaky nákladní dopravy budou moci využívat rovněž 3. a 4. TK v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník. Vlaky osobní dopravy jedoucí z a na staniční kolej č. 3 budou moci rovněž využívat traťových kolejí č. 3 a 4. Opatřením se odlehčí traťové koleji č. 1 mezi osobním nádražím odbočkou Parník.

Výluka D2:

Pro vlaky osobní dopravy bude zaveden jednokolejný provoz Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník. Kolejová spojka výhybek č. 57 a 58 v obvodu osobního nádraží bude již v provozu, což umožní zkrácení délky jednokolejného úseku.

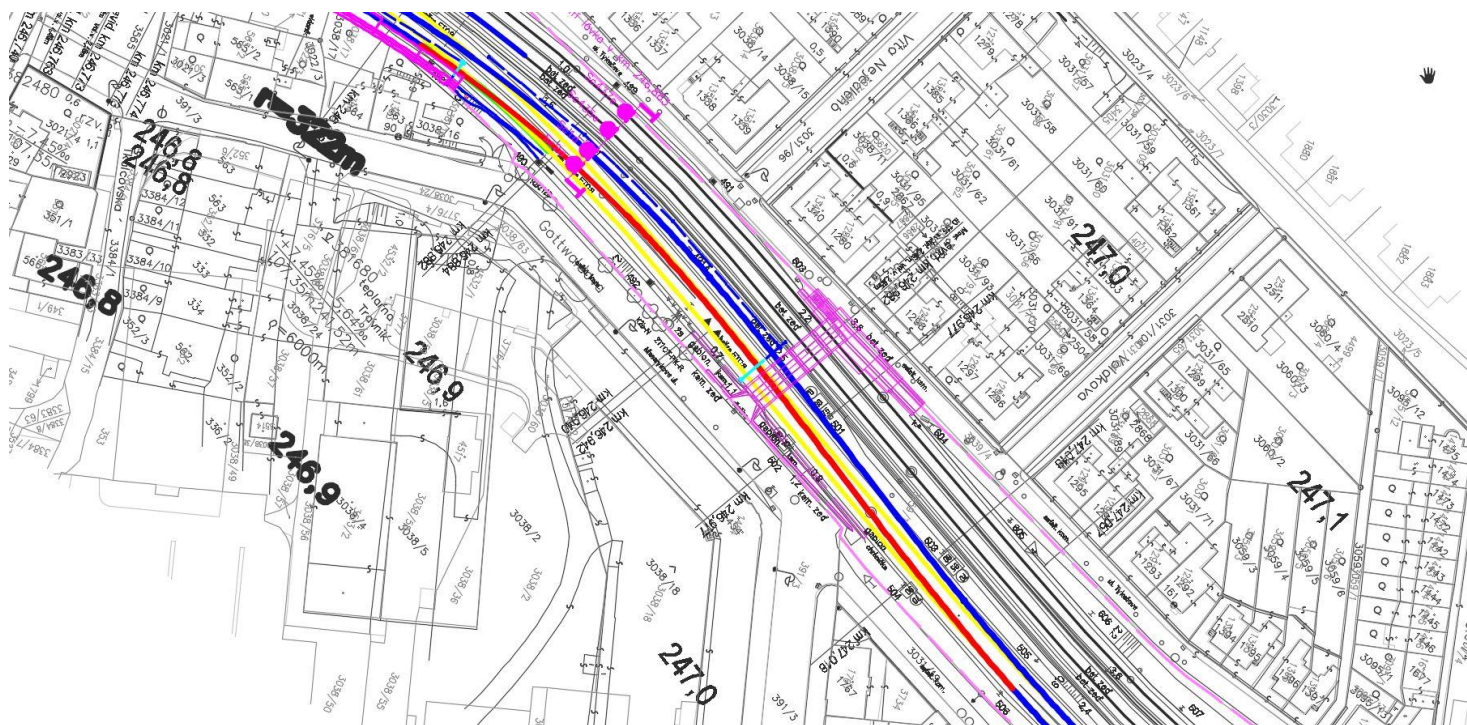
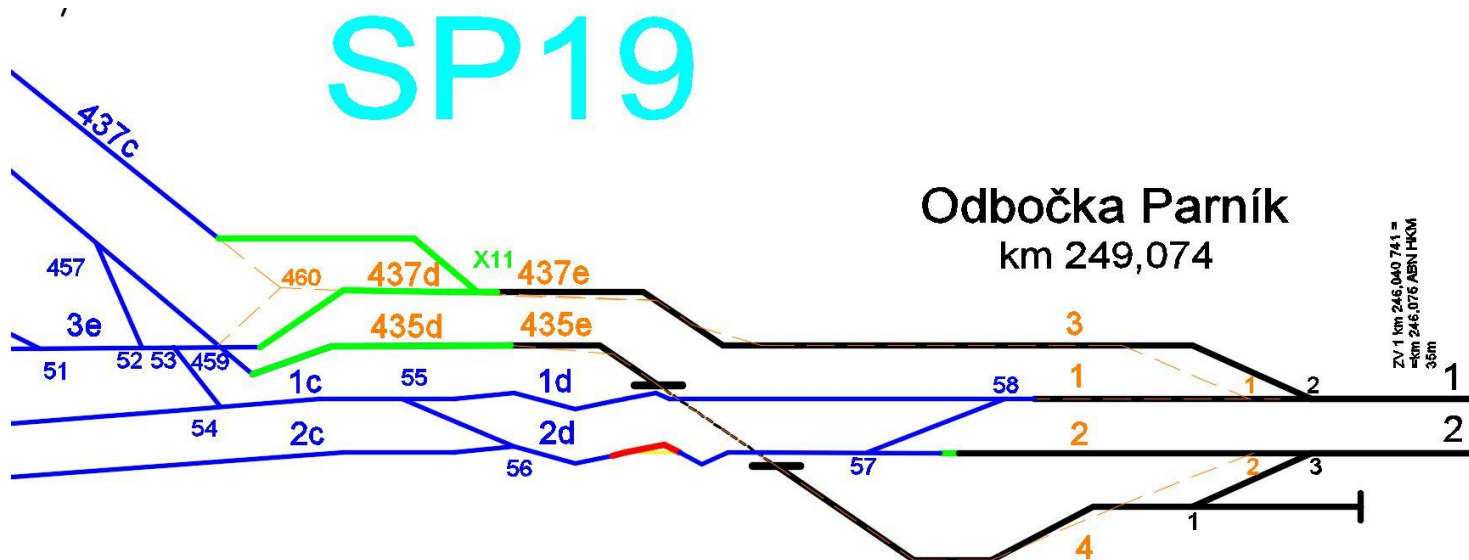
Z hlediska jízdy osobních vlaků budou uplatněna opatření obdobně jako při výluce D2.1.

1.3.20 Stavební postup SP19

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, Odbočky Parník a mezistaniční úseky navazující na výše uvedené dopravní.

2. Rozsah prací:



Podstatou tohoto stavebního postupu SP19 je propojení část koleje 2d směrově se odchyľující oproti stávajícímu stavu dovnitř kolejišť.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 30 dní, od 1. 11. 2024 do 30. 11. 2024.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A19 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Úsek staniční koleje mezi výhybkami č. 56 a 57 (nové značení),
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 30 dní, od 1. 11. 2024 do 30. 11. 2024.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Pouze ve vyloučené části staniční koleje č. 2d.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Výluka SZZ 1 den po vložení nové koleje na odzkoušení SZZ. Ostatní SZZ a TZZ bez omezení.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka A19:

Pro vlaky osobní dopravy bude zaveden jednokolejný provoz Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník.

Vlaky nákladní dopravy budou moci využívat rovněž 3. a 4. TK v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník.

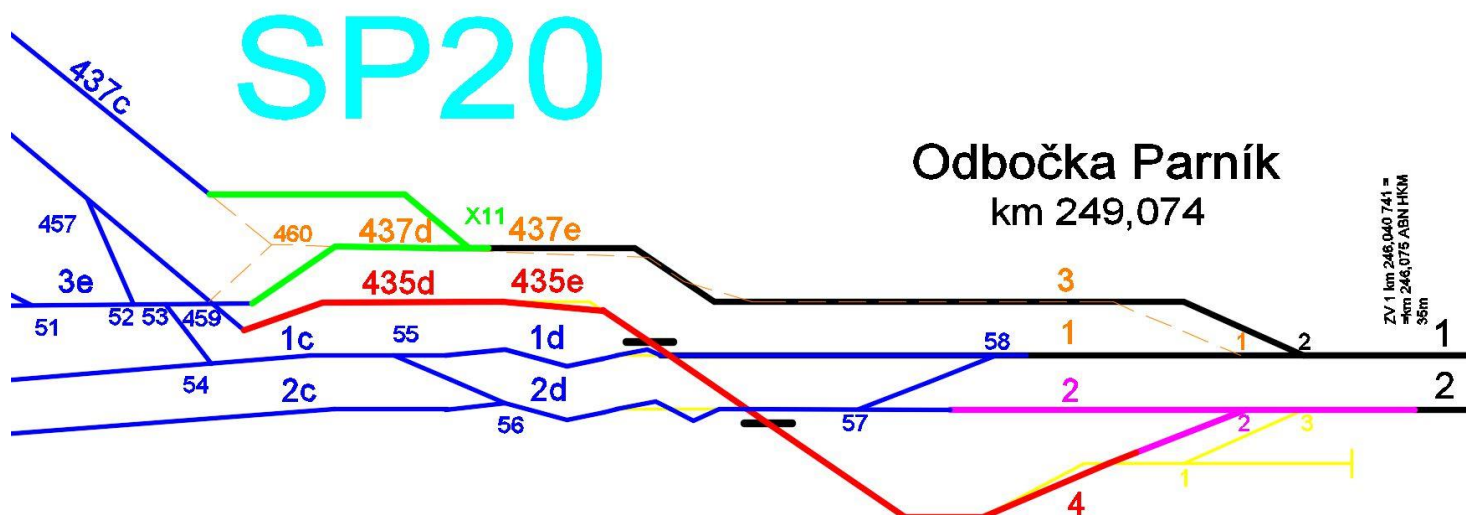
1.3.21 Stavební postup SP20

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, Odbočky Zádulka a mezistaniční úseky navazující na výše uvedené dopravní.

2. Rozsah prací:

V tomto stavebním postupu SP20 se realizuje propojení koleje č. 435d se směrovým posunem od výhybky č. 459 do místa sjednocení starého a nového stavu. Celý tento prostor je konfiguračně komplikovaný s oboustranným křížením starého i nového stavu a z toho důvodu jsou stavební postupy děleny do mnoha celků:



Výjezd na Parník: Dokončení kolejí č. 2 a 4 (435e) včetně výhybky č. 2. Souběh kolejí č. 2 a 4 včetně výhybky č. 2 se musí realizovat společně a skončit dříve. Kolej 435e může pokračovat už za provozu v koleji č. 2.

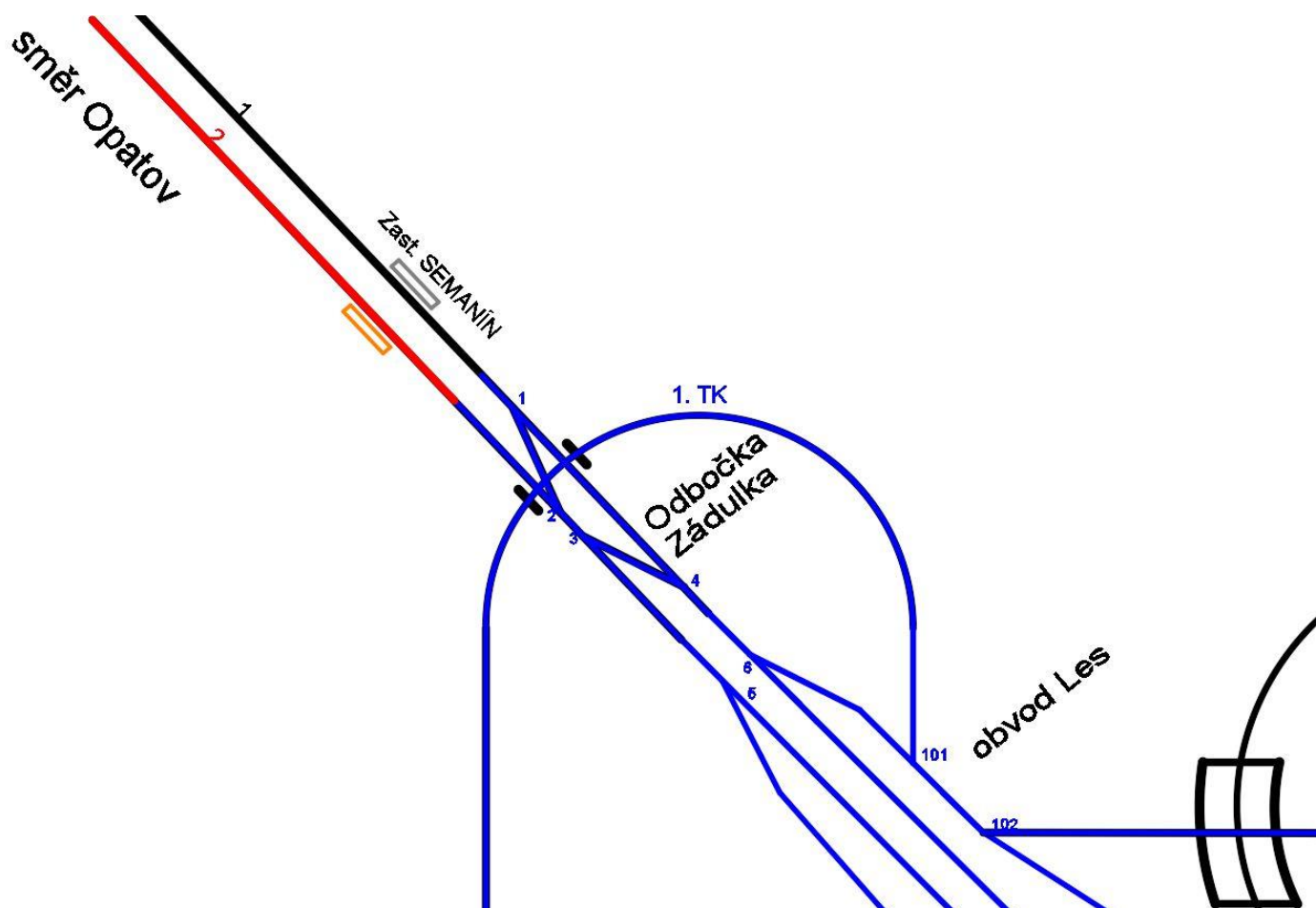
Přesto, že z hlediska železničního svršku a spodku se jedná pouze o prostou délku koleje, délku doby výstavby ovlivňují práce na třech mostních objektech:



Most v km 246,763, jakož i podchod pro pěši v km 246,774. V rámci tohoto SP20 se realizují práce na těchto mostech vyznačené tmavě zelenými, silnými čarami.

Součástí stavebního postupu SP20 je i první část modernizace traťového úseku Česká Třebová – Opatov a to v tomto SP20 - modernizace traťové koleje č. 2 tohoto traťového úseku včetně nástupišť u této koleje č. 2 v zastávce Semanín.

Vjezdové spojky výhybek 1 – 4 jsou již realizovány (SP3), proto práce mohou být realizovány za jednokolejného železničního provozu po stávající koleji č. 1. Viz obr. níže:



3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 121 dní, od 1. 12. 2024 do 31. 3. 2025.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka C3.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Opatov – Odbočka Zádulka,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 121 dní, od 1. 12. 2024 do 31. 3. 2025.

Výluka D3 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 1 a 3 (stávající značení) na Odbočce Parník,

- traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník,
 - traťová kolej č. 4 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 76 dní, od 1. 12. 2024 do 14. 2. 2025.

Výluka D3.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 4 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník,
 - záhlaví staniční koleje č. 4,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 45 dní, od 15. 2. 2025 do 31. 3. 2025.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka kolejí č. 4 a 435e. Ostatní SZZ bez omezení.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka, na osobním nádraží a na odjezdové skupině.

Po úpravě koleje, úprava vnitřního zapojení Odb. Parník i pro stav po následujícím SP. Úprava SW stanice Dlouhá Třebová (Odb. Parník) a na CDP Praha už bude provedena v SP17.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka C3.1:

Bude zaveden jednokolejný provoz Opatov – Odbočka Zádulka.

Výluka D3:

Vlaky osobní a nákladní dopravy budou moci využívat 1. a 3. TK v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník.

Výluka D3.1:

Vlaky osobní a nákladní dopravy budou moci využívat 1., 2. a 3. TK v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník.

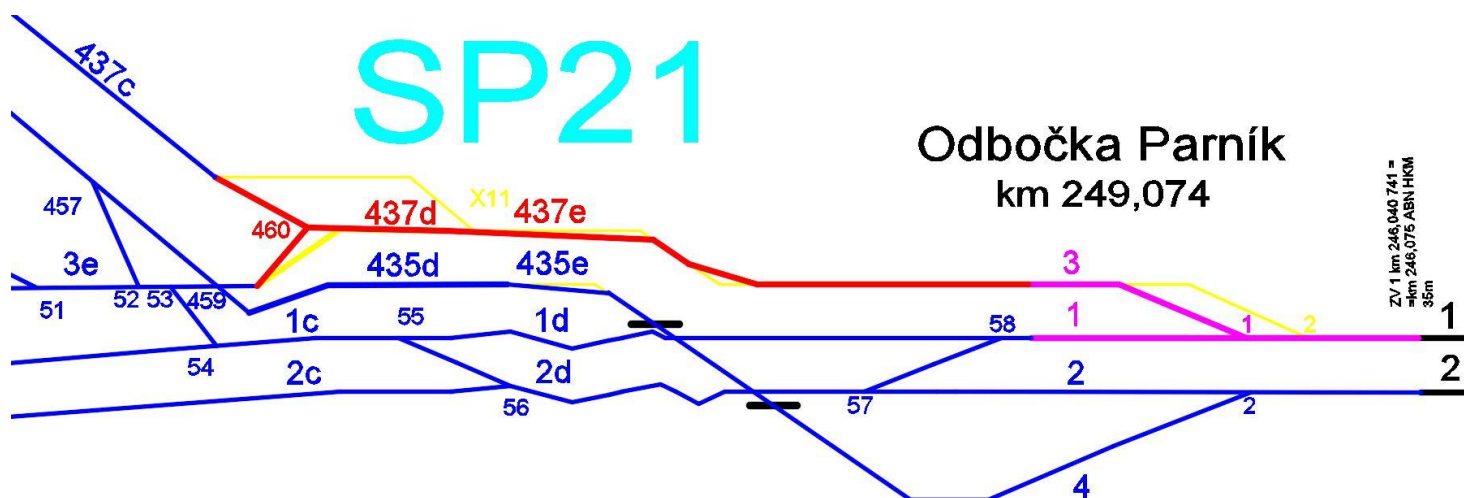
1.3.22 Stavební postup SP21

1. Místo:

Obvod železniční stanice Česká Třebová, Odbočky Zádulka a mezistaniční úseky navazující na výše uvedené dopravní.

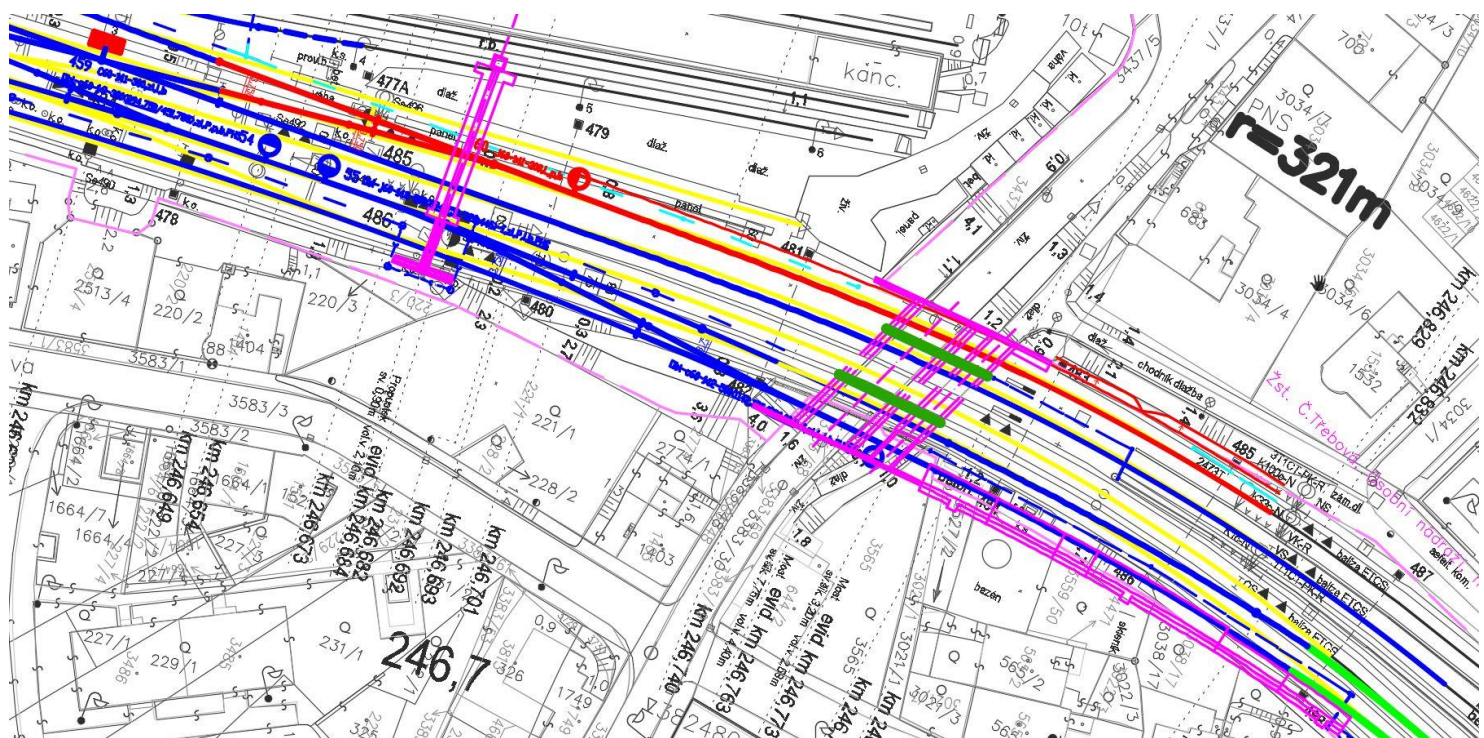
2. Rozsah prací:

SP21 představuje dokončení pražského zhlaví – vložení výhybky č. 460 a propojení koleje č. 437d do stávajícího stavu:



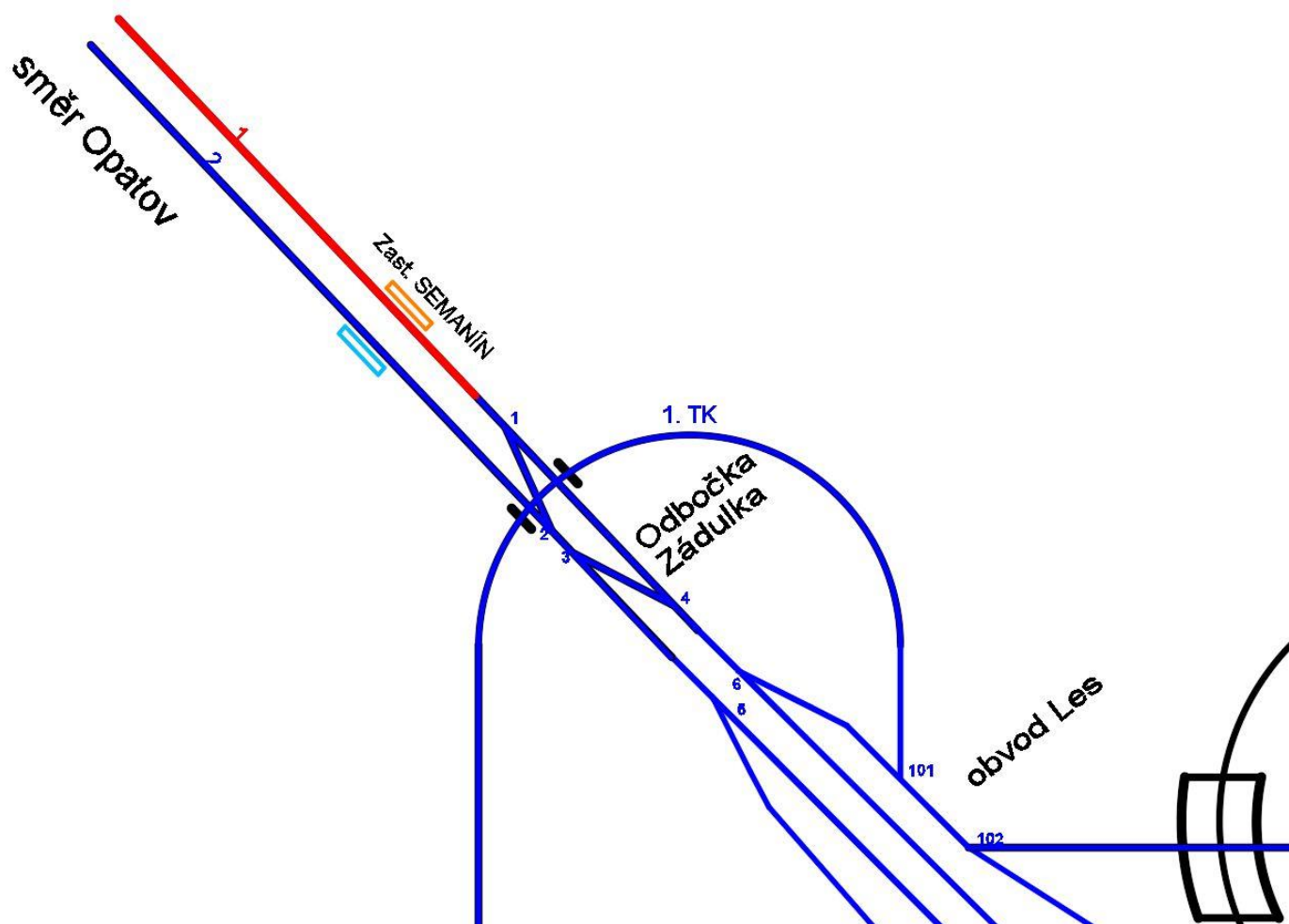
Výjezd na Parník: Dokončení kolejí č. 1 a 3 (437e) včetně výhybky č. 1. Souběh kolejí č. 1 a 3 včetně výhybky č. 1 se musí realizovat společně a skončit dříve. Kolej 437e je dlouhá, může pokračovat už za provozu v koleji č. 1.

Most v km 246,763, jakož i podchod pro pěší v km 246,774. V rámci tohoto SP21 se realizují práce na těchto mostech na krajních polích včetně čel.



Součástí stavebního postupu SP21 je i druhá část modernizace traťového úseku Česká Třebová – Opatov a to v tomto SP21 - modernizace traťové koleje č. 1 tohoto traťového úseku včetně nástupiště u této koleje č. 1 v zastávce Semanín.

Vjezdové spojky výhybek 1 – 4 jsou již realizovány (SP3), proto práce mohou být realizovány za jednokolejného železničního provozu po již rekonstruované koleji č. 2. Viz obr. níže:



3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 136 dní, od 1. 4. 2025 do 14. 8. 2025.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka C3.2 – kolejová a napět'ová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejíště:
 - Traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Opatov – Odbočka Zádulka,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 122 dní, od 1. 4. 2025 do 31. 7. 2025.

Výluka D4 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybka č. 2 (stávající značení) na Odbočce Parník,
 - traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník,
 - traťová kolej č. 3 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 91 dní, od 1. 4. 2025 do 30. 6. 2025.

Výluka D4.1 – kolejová a napěťová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Traťová kolej č. 3 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník,
 - záhlaví staniční koleje č. 3,
 - provizorní výhybka č. X10 a navazující úseky staničních kolejí,
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště (bude upřesněno v následujícím stupni projektové dokumentace).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 45 dní, od 1. 7. 2025 do 14. 8. 2025.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka kolejí č. 1 a 437e. Ostatní SZZ bez omezení.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Česká Třebová. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Česká Třebová.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Česká Třebová.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Definitivní SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka, na osobním nádraží a na odjezdové skupině.

Po úpravě koleje, úprava vnitřního zapojení Odb. Parník. Úprava SW stanice Dlouhá Třebová (Odb. Parník) a na CDP Praha už bude provedena v SP17.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Výluka C3.2:

Bude zaveden jednokolejný provoz Opatov – Odbočka Zádulka.

Výluka D4:

Vlaky osobní a nákladní dopravy budou moci využívat 2. a 4. TK v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník.

Výluka D4.1:

Vlaky osobní a nákladní dopravy budou moci využívat 1., 2. a 4. TK v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník.

1.4 Souhrnné přehledy výluk a dopravních opatření stavby

1.4.1 Přehled kolejových a napětových výluk

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
SP0	A0	1. 1. 2020 až 14. 3. 2020	74 dní	o Staniční koleje č. 37 až 55 (obvod Rn skupina v celém rozsahu), o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A1	1. 3. 2020 až 7. 3. 2020	7 dní	o Traťová koleje č. 100 v úseku mezi návěstidlem UL a kolejovou křižovatkou č. 903, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A2	8. 3. 2020 až 14. 3. 2020	7 dní	o Traťová koleje č. 200 v mezistaničním úseku Odbočka Les – návěstidlo L200, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP1	A0	15. 3. 2020 až 15. 4. 2020	31 dní	o Staniční koleje č. 37 až 55 (obvod Rn skupina v celém rozsahu), o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A3	15. 3. 2020 až 15. 4. 2020	31 dní	o Traťová koleje č. 100 v úseku mezi obvodem Potok a kolejovou křižovatkou č. 903, o staniční koleje č. 35 v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A3.1	15. 3. 2020 až 21. 3. 2020	7 dní	o Staniční koleje č. 33 v celé délce o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A13	15. 3. 2020 až 21. 3. 2020	31 dní	o Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	B1	15. 3. 2020 až 15. 4. 2020	31 dní	o Odbočka Les v celém rozsahu, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště, o staniční koleje č. T101 v celé délce.
	A4	15. 3. 2020 až 15. 4. 2020	31 dní	o Staniční koleje č. 110, 112, 114, T105 v celé délce, o spojovací koleje č. 91, 92, 93 v celé délce, o kolej v obvodu vlečky DKV Česká Třebová vymezená výhybkami č. 139 a 813a/b, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A4.1	15. 3. 2020 až 21. 3. 2020	7 dní	o Výhybky č. 138 a 148, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	X1	15. 3. 2020 až 15. 4. 2020	31 dní	o Účelové kolejíště OR TO 1 Česká Třebová Montážní základna.
SP2	A0	16. 4. 2020 až 31. 7. 2020	107 dní	o Staniční koleje č. 37 až 55 (obvod Rn skupina v celém rozsahu), o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A3	16. 4. 2020 až 31. 7. 2020	107 dní	o Traťová koleje č. 100 v úseku mezi obvodem Potok a kolejovou křižovatkou č. 903, o staniční koleje č. 35 v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A4	16. 4. 2020 až 31. 7. 2020	107 dní	o Staniční koleje č. 110, 112, 114, T105 v celé délce, o spojovací koleje č. 91, 92, 93 v celé délce, o kolej v obvodu vlečky DKV Česká Třebová vymezená výhybkami č. 139 a 813a/b, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A4.2	16. 4. 2020 až 31. 7. 2020	107 dní	o Zhlaví a záhlaví vjezdové skupiny, o výhybky č. 101, 103, 104, 107, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	B2	16. 4. 2020 až 31. 7. 2020	107 dní	o Traťová koleje č. 4 v mezistaničním úseku Odbočka Zádulka – vjezdová skupina, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	B2.1	1. 5. 2020	12 hodin	o Výhybka č. 6 na Odbočce Zádulka, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	B3	16. 4. 2020 až 31. 7. 2020	107 dní	o Traťová koleje č. 4 v mezistaničním úseku Třebovice v Čechách – vjezdová skupina, o výhybka č. 24 v ŽST Třebovice v Čechách, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	X1	16. 4. 2020 až 31. 7. 2020	107 dní	o Účelové kolejíště OR TO 1 Česká Třebová Montážní základna
SP3	E0	Bude specifikováno v následném stupni projektové dokumentace.	Opakované denní výluky.	o Bude specifikováno v následném stupni projektové dokumentace.
	A5	1. 8. 2020	12 hodin	o Staniční koleje č. 19 v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A6	2. 8. 2020 až 14. 12. 2020	135 dní	o Staniční koleje č. 9 až 17 v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A13	1. 8. 2020 až 14. 12. 2020	136 dní	o Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	B5.1	1. 8. 2020 až 15. 8. 2020	15 dní	o Výhybky č. 1 a 4 na Odbočce Zádulka, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	B5.2	16. 8. 2020 až 31. 8. 2020	16 dní	o Výhybky č. 2 a 3 na Odbočce Zádulka, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	E1	Bude specifikováno v následném stupni projektové dokumentace.	Opakované denní (víkendové výluky), proběhnou vždy na začátku a konci stavebního postupu.	o Výhybka č. 888 v obvodu vlečky DKV Česká Třebová (výhybka bude nahrazena prostým polem bez možnosti odbočení ve směru k výhybce č. 885 po dobu prací na izolaci Semaninského podjezdu), o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	E2			o Úsek vlečkové koleje mezi výhybkou č. 885 v obvodu vlečky DKV Česká Třebová a č. 2 v obvodu ŽST, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	E3			o Severní spojovací kolej, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	E4			o Úsek koleje mezi výhybkou č. 865A a 892 v obvodu účelové kolejíště OR TO 1 Česká Třebová.

Modernizace železničního uzlu Česká Třebová

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
SP4	A13	1. 10. 2020 až 14. 12. 2020	75 dní	o Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	B4	1. 10. 2020 až 14. 12. 2020	75 dní	o Traťová kolej v mezistaničním úseku Česká Třebová odjezdová skupina, obvod Potok – Odbočka Les, o traťová kolej v mezistaničním úseku Odbočka Les – Třebovice v Čechách, o výhybka č. 7 na Odbočce Zádulka, o výhybka č. 1 na Odbočce Les, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	B4.1	1. 10. 2020	12 hodin	o Výhybka č. 5 na Odbočce Zádulka, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP5	A7	13. 12. 2020 až 11. 12. 2021	364 dní	o Staniční kolej č. 7 až 18 (obvod osobního nádraží v celém rozsahu), o staniční kolej č. 700 až 706 (obvod odstavného nádraží v celém rozsahu), o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	C1	13. 12. 2020 až 11. 12. 2021	364 dní	o Traťové koleje č. 1 a 2 v mezistaničním úseku Třebovice v Čechách – Česká Třebová osobní nádraží, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	C2	13. 12. 2020 až 11. 12. 2021	364 dní	o Traťové koleje č. 1 a 2 v mezistaničním úseku Odbočka Zádulka – Česká Třebová osobní nádraží, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP6	A8	12. 12. 2021 až 25. 12. 2021	14 dní	o Zhlaví a záhlaví vjezdové skupiny směr Odbočka Zádulka, o výhybka č. 102, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A9.1	12. 12. 2021	1 den	o Staniční kolej č. 19 v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A9	13. 12. 2021 až 28. 2. 2022	78 dní	o Staniční koleje č. 9 až 17 v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A13	13. 12. 2021 až 28. 2. 2022	79 dní	o Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP7	A13	1. 2. 2022 až 7. 2. 2022.	7 dní	o Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A21	1. 2. 2022 až 7. 2. 2022.	7 dní	o Úsek vlečkové koleje mezi výhybkou č. 885 v obvodu vlečky DKV Česká Třebová a č. 2 v obvodu ŽST, o výhybka č. 2 v obvodu ŽST, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP8	A13	8. 2. 2022 až 28. 2. 2022.	21 dní	o Výtažná kolej středního zhlaví v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A20	22. 2. 2022 až 28. 2. 2022	7 dní	o Koleje č. 429a a 431b v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A22	8. 2. 2022 až 28. 2. 2022	21 dní	o Úsek vlečkové koleje mezi výhybkou č. 888 v obvodu vlečky DKV Česká Třebová a č. 1 v obvodu ŽST, o výhybka č. 1 v obvodu ŽST, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A22.1	8. 2. 2022	12 hodin	o Výhybka č. 7 v obvodu ŽST, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP9	A10	1. 3. 2022 až 30. 9. 2022	214 dní	o Staniční koleje č. 11 až 19, o staniční koleje č. K1, K2, o staniční koleje č. T5, T402, T403, T404, T405, 408, o severní spojovací kolej od výhybky č. 144 (mimo) po výhybku č. 3, o výhybky č. 3, 9, 21, o výhybky č. 403, 404, 405, 406, 408, 409, 410, 411, 415, 416, 421, 422, 424, 431, 433, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A10.1	1. 3. 2022 až 7. 3. 2022	7 dní	o Staniční kolej č. 21, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A10.2	1. 3. 2022 až 21. 3. 2022	21 dní	o Staniční koleje č. 7 až 9, o staniční koleje č. 7a, 9a, T5, T408, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A10.3	1. 3. 2022 až 4. 4. 2022	35 dní	o Staniční koleje č. 3d a 3e, o výhybka č. 479, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A20	1. 3. 2022 až 30. 9. 2022	214 dní	o Koleje č. 429a a 431b v celé délce, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	X2	1. 3. 2022 až 30. 9. 2022	214 dní	o Účelové kolejíště OŘ TO 1 Česká Třebová Montážní základna Stará harfa a Pod jeřábem v úseku mezi výhybkou č. 463 a výhybkou č. 892 v obvodu ŽST, o koleje J1, J2, J3, J4 na účelovém kolejíšti SŽDC, o výhybka č. 892 v obvodu ŽST.
SP10	A11	1. 10. 2022 až 21. 10. 2022	21 dní	o Staniční koleje č. S1, S2, S3.
	A11.1	21.10.2022	12 hodin	o Záhlaví traťové koleje č. 4 mezi výhybkou č. 485 a vjezdovým návěstidlem NS, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP11	A11	22. 10. 2022 až 30. 11. 2022	37 dní	o Staniční koleje č. S1, S2, S3.
	A24	22. 10. 2022 až 30. 11. 2022	37 dní	o Výhybky č. 420, 426a, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP12	A11	1. 12. 2022 až 30. 6. 2023	212 dní	o Staniční koleje č. S1, S2, S3.
	A12	1. 12. 2022 až 30. 6. 2023	212 dní	o Střední staniční zhlaví (výhybky č. 332, 413, 419, 423, 426, 428, 430, 432), o pražské staniční zhlaví (výhybky č. 465, 466, 469, 470, 472, 477, 478, 480), o staniční koleje č. 423 a 431 v celé délce, o staniční koleje č. 429a, 431b, 433b, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	X3	1. 12. 2022 až 30. 6. 2023	212 dní	o Úsek koleje č. 302 v obvodu účelové kolejíště OŘ TO 1 Česká Třebová Montážní základna.

Modernizace železničního uzlu Česká Třebová

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
SP13	A11	1. 7. 2023 až 2. 7. 2023	2 dny	o Staniční koleje č. S1, S2, S3.
	A14	1. 7. 2023 až 2. 7. 2023	2 dny	o Pražské zhlaví odjezdové skupiny od odjezdových návěstidel kolejí č. 413 až 423 a námezníku výhybky č. 454 (nové značení) k námezníku výhybky č. 481 (stávající značení), o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP14	A11	3. 7. 2023 až 14. 11. 2023	135 dní	o Staniční koleje č. S1, S2, S3.
	A15	3. 7. 2023 až 4. 7. 2023 a 13. 11. 2023 až 14. 11. 2023	2x 2 dny	o Výhybka č. 511.
	A16	3. 7. 2023 až 14. 11. 2023	135 dní	o Staniční koleje č. 33 a 35, o úseky staničních kolejí mezi výhybkami č. 445 a 458, 444 a 454, o výhybka č. 452, o úseky staničních kolejí mezi výhybkami č. 405 a 429, o výhybky č. 401b, 401a, 417, 418, 427, 429, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	A16.1	3. 7. 2023 až 4. 7. 2023	2 dny	o Úseky staničních kolejí mezi výhybkami č. 330 a 401b, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP15	A11	15. 11. 2023 až 16. 12. 2023	32 dní	o Staniční koleje č. S1, S2, S3.
	A17	15.11.2023	12 hodin	o Úsek staničních kolejí mezi výhybkami č. 458 (nové značení) a X10, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP16	A18	16. 11. 2023 až 16. 12. 2023	31 dní	o Úsek staniční koleje mezi výhybkami č. 459 (nové značení) a X10, o úsek staniční koleje mezi výhybkou č. 459 (nové značení) a vjezdovým návěstidlem VS, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP17	D1	22. 3. 2024 až 14. 7. 2024	115 dní	o Traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník, o záhlaví traťové koleje č. 2, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP18	D2.1	15. 7. 2024 až 16. 7. 2024	2 dny	o Traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník, o záhlaví traťové koleje č. 1, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	D2	17. 7. 2024 až 31. 10. 2024	107 dní	o Úsek staniční koleje od výhybky č. 54 (včetně) po výhybku č. 58 (mimo), o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP19	A19	1. 11. 2024 až 30. 11. 2024	30 dní	o Úsek staniční koleje mezi výhybkami č. 56 a 57 (nové značení), o záhlaví traťové koleje č. 2, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP20	C3.1	1. 12. 2024 až 31. 3. 2025	121 dní	o Traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Opatov – Odbočka Zádulka, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	D3	1. 12. 2024 až 14. 2. 2025	76 dní	o Výhybky č. 1 a 3 (stávající značení) na Odbočce Parník, o traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník, o traťová kolej č. 4 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	D3.1	15. 2. 2025 až 31. 3. 2025	45 dní	o Traťová kolej č. 4 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník, o záhlaví staniční koleje č. 4, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
SP21	C3.2	1. 4. 2025 až 31. 7. 2025	122 dní	o Traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Opatov – Odbočka Zádulka, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	D4	1. 4. 2025 až 30. 6. 2025	91 dní	o Výhybka č. 2 (stávající značení) na Odbočce Parník, o traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník, o traťová kolej č. 3 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.
	D4.1	1. 7. 2025 až 14. 8. 2025	45 dní	o Traťová kolej č. 3 v mezistaničním úseku Česká Třebová osobní nádraží – Odbočka Parník, o záhlaví staniční koleje č. 3, o provizorní výhybka č. X10 a navazující úseky staničních kolejí, o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejíště.

1.4.2 Dopravně-technologická opatření pro průvoz vlaků osobní dopravy

Koncept organizace osobní dopravy v uzlu Česká Třebová pro výluky A7 + C1 + C2

Stavební postup č. 5, výluka osobního nádraží, lze realizovat pouze za předpokladu písemného souhlasu následujících subjektů:

- Dopravce České dráhy, a. s., Odbor provozu osobní dopravy,
- Ministerstvo dopravy, Odbor veřejné dopravy,
- Pardubický kraj, Odbor dopravy a silničního hospodářství,
- SŽDC, s. o., Odbor jízdního řádu.

V případě vyčerpané kapacity nástupištních hran u provizorních nástupišť (č. 5 a 6) ve stavebním postupu č. 5, bude nutné v dostatečném předstihu projednat alternativní způsob organizace regionální osobní dopravy, např. následujícím způsobem:

- Vlak regionální dopravy ze směru Pardubice ukončí jízdu ve stanici Ústí nad Orlicí, kde bude umožněn přestup cestujících do vlaků dálkové dopravy (dnes kategorie Rx), které zastaví na zastávce Ústí nad Orlicí město a v železniční stanici Dlouhá Třebová, obdobně pro opačný směr jízdy vlaků.
- Osobní vlaky regionální dopravy ze směru Zábřeh na Moravě, Lanškroun ukončí jízdu v železniční stanici Rudoltice v Čechách (Třebovice v Čechách), kde bude umožněn přestup cestujících do vlaků kategorie Rx (Ex), obdobně pro opačný směr jízdy vlaků.
- Osobní vlaky ze směru Moravská Třebová ukončí jízdu v železniční stanici Třebovice v Čechách, kde bude umožněn přestup cestujících do vlaků kategorie Rx (Ex), obdobně pro opačný směr jízdy vlaků.
- Osobní a spěšné vlaky ze směru Svitavy budou vedeny bez omezení (vlaky Sp budou vedeny do stanice Ústí nad Orlicí).

V případě omezení regionální osobní dopravy musí být všechna „výluková“ opatření s ohledem na předpokládanou dobu jejich trvání zapracována v celoročním GVD bez nutnosti zavádět NAD na celou dobu platnosti GVD 2019/2020 s platností od 15. 12. 2019 do 12. 12. 2020. V GVD 2019/2020 pro stavební postup č. 5 musí být rovněž započítány přírážky k jízdním dobám vlaků dálkové dopravy, jež budoucím po objížděných trasách (viz popis návrhu v další kapitole).

S ohledem na výrazný vliv opatření pro regionální vlaky na vlaky dálkové dopravy bude nutné, získat pro toto či obdobné řešení souhlas objednatelů (MD ČR, Pardubický kraj). S ohledem na možná nevyhnutelná kapacitní omezení v průběhu stavby a na předpokládanou délku jejich trvání by měl být již

v úrovni příprav konkrétního JŘ brán na tyto skutečnosti zřetel i s možností omezení přidělu kapacity v souladu s platnou legislativou.

Fragment GVD pro výluky A7 + C1 + C2

Na základě výše uvedených vstupů byl ve spolupráci s Odborem operativního řízení SŽDC zpracován fragment výlukového grafikonu pro traťový úsek Zábřeh na Moravě – Česká Třebová – Odbočka Parník. Uvedený koncept se předpokládá pro uplatnění v GVD 2019/2020.

Studie vychází z předpokladu, že vlaky osobní dopravy budou odbavovány v obvodu odjezdové skupiny na provizorních mimoúrovňově a bezbariérově přístupných nástupištích č. 5 a 6 s celkem 4 nástupištními hranami.

Objízdná trasa pro sudé vlaky osobní dopravy (ze směru Zábřeh na Moravě) bude z Třebovic v Čechách po 4. traťové koleji do vjezdové skupiny a po severní spojovací koleji (zabezpečené na rychlost 80 km/h) do odjezdové skupiny. Z odjezdové skupiny bude odjezd zajištěn po 2. traťové koleji (alternativně 4. traťové koleji) na Odbočku Parník a dále směr Praha.

Při jízdě přes vjezdovou skupinu budou jízdní doby vlaků prodlouženy o cca 3 minuty oproti stávající trase. U vybraných spojů bude dále nutný krátký pobyt (cca 1 až 2 minuty) z dopravních důvodů (vyčkání na uvolnění severní spojovací koleje předchozím spojem a dodržení následných mezidobí).

Regionální vlaky relace Česká Třebová – Lanškroun budou páteří regionální dopravy na rameni 309.

Osobní vlaky ze Zábřehu na Moravě budou ukončeny v ŽST Rudoltice v Čechách (v rámci studie např. vlaky 3770/3771, 3774/3775, 3775/3776), kde bude zajištěn přípoj od a na vlaky relace Česká Třebová – Lanškroun.

Osobní vlaky relace Česká Třebová – Moravská Třebová budou výchozí z ŽST Třebovice v Čechách (v rámci studie např. vlaky 24740/24741, 24742/24743, 24744/24745, 24746/24781, 24750/24749), kde bude zajištěn přípoj od a na vlaky relace Česká Třebová – Lanškroun, případně vlaky dálkové osobní dopravy.

Vybrané vlaky kategorie R, resp. Rx, které v České Třebové zastavují, budou proto zastavovat v ŽST Třebovice v Čechách, příp. i v ŽST Rudoltice v Čechách a jakožto přípoje nahradí odřeknutí osobní vlaky v úseku Rudoltice v Čechách – Třebovice v Čechách – Česká Třebová (v rámci studie např. vlaky 894, 544, 883).

V lichém směru (ze směru Praha) budou vlaky osobní dopravy vedeny z Odbočky Parník po 1. traťové koleji do odjezdové skupiny. Odjezd spojů bude uskutečněn po 200. odjezdové koleji ve směru Odbočka Les – Třebovice v Čechách, resp. Odbočka Zádulka a Brno.

Pro zvýšení propustnosti odjezdové skupiny mohou liché projíždějící rychlíky jet z Odbočky Parník po 3. traťové koleji na 200. kolej mimo obvod odjezdové skupiny (v rámci studie např. vlaky 1355, 505).

Tuto trasu lze aplikovat i pro tranzitní liché nákladní vlaky (dopravce však bude muset upravit technologii – přepráhy, střídání čet se budou uskutečňovat v jiných stanicích).

Při jízdě po 200. koleji budou jízdní doby vlaků osobní dopravy směr Olomouc prodlouženy o cca 4 minuty oproti stávající trase, u vlaků osobní dopravy směr Brno o cca 2 minuty.

Regionální doprava na trati 501 a 501a bude provozována v maximální míře jako tranzitní přes uzel Česká Třebová. Tj. spěšné vlaky relace Brno hl. n. – Česká Třebová mohou zajíždět až do Ústí nad Orlicí, resp. Chocně a osobní vlaky relace Pardubice – Česká Třebová mohou zajíždět až do stanice Svitavy.

Z hlediska obsazení staničních kolejí s nástupišti se předpokládá využití dvou kolejí pro vlak tranzitní osobní dopravy a dvou kolejí pro regionální dopravu, zejména relace Lanškroun – Česká Třebová a Pardubice – Česká Třebová (– Svitavy) a Brno – Česká Třebová (– Ústí nad Orlicí).

Zpracovaný fragment grafikonu pro období 00:00 až 12:00 je uveden v přílohové části dokumentace.

1.4.3 Hrubé vyčíslení požadavků na náhradní dopravu

Zavedení náhradní autobusové dopravy se nepředpokládá.

1.4.4 Dočasné zvýšení personální potřeby provozovatele dráhy

V souladu s předpisem SŽDC D7/2 se po dobu modernizace ŽU Česká Třebová doporučuje zajistit koordinátora, který bude naplňovat ustanovení článku č. 262:

- Koordinátor je zaměstnanec provozovatele dráhy, který je při organizačně složitých výlukách po stránce organizování provozování dráhy touto činností pověřen ředitelem příslušného OŘ. Kontroluje a hodnotí průběh výluky, zajišťuje při přípravě a realizaci výluky styk mezi zaměstnanci podílejícími se na přípravě a realizaci výluk a zaměstnanci řízení provozu. V období přípravy výluky se účastní přípravných porad před výlukou a přímo spolupracuje na tvorbě výlukových rozkazů. V předstihu před zahájením výluky kontroluje funkčnost opatření uvedených ve výlukových rozkazech. Stanovením funkce koordinátora nejsou žádným způsobem dotčeny povinnosti a odpovědnost ostatních zaměstnanců podílejících se na přípravě, organizaci, řízení a ukončení výluk.
- Je nutné počítat s ekonomickou a finanční položkou na pokrytí tohoto zaměstnance po celou dobu realizace stavby.
- **Souhrnně 1 zaměstnanec v denních směnách nepřetržitě po dobu stavby, tedy 2 053 dní.**

Rovněž se doporučuje, aby byla ŽST Třebovice v Čechách po dobu SP5 předána na místní obsluhu:

- Po dobu celého GVD, kdy se bude doprava v úseku mezi dopravami Česká Třebová a Třebovice v Čechách odehrávat pouze po nákladních kolejích, aby dálkově ovládaná doprava Třebo-

vice v Čechách, která je trvale obsazena pohotovostním výpravčím, byla trvale (na 24 hodin denně) předána na místní ovládání.

- S touto skutečností je nutná úprava turnusů výpravčích včetně ekonomických dopadů, které vzniknou modernizací na vrub PO Česká Třebová.
- **Souhrnně 1 zaměstnanec ve směně nepřetržitě po dobu SP5, tedy 364 dní.**

Pro provizorní stavy a přepínání zabezpečovacího zařízení je nutno navýšit personální potřebu:

Pro každé omezení zabzaf v jednotlivých SP je uvedeno vyčíslení počtů stanovišť a počtů výhybkářů, kteří zde budou sloužit. Počítá se s nepřetržitým obsazením. V případě že nebude třeba stavět výhybky a kontrolovat volnost, bude počet lidí snížen nebo stanoviště nebudou obsazena vůbec.

Stávající výhybky mají ve většině případů stavěcí zařízení. Toto může být použito pro zajištění přídržné síly stejně jako přestavník. Pokud bude výhybka nová, bude pravděpodobně bez něj. Z těchto důvodů je pravděpodobné, že bude třeba provádět více úkonů při obsluze provizorního výhybkářského stanoviště. Z těchto důvodů je navržen větší počet personálu.

Stavební postup SP1:

- Pro přepínání a aktivaci v činnosti provizorní výhybkářská stanoviště, doba trvání 14 dní. Po SP0 by bylo vhodné ovládat obvod Potok ze stávajícího stavedla 019.
- Nárokuje jedno výhybkářské stanoviště na Odb. Zádulka, dále jedno na každém zhlaví vjezdové skupiny. Z výše popsaných důvodů by bylo vhodné stanoviště obsadit vždy dvěma zaměstnanci.
- **Souhrnně 3 stanoviště vždy po 2 zaměstnancích ve směně nepřetržitě po dobu 14 dní.**

Stavební postup SP4:

- Na konci SP4 aktivace MPZZ na odjezdové skupině, vypnutí RZZ osobní a odjezdové skupině. MPZZ instalováno během SP3 a SP4. Pro přepínání a aktivaci činnosti provizorní výhybkářská stanoviště, doba trvání 14 dní.
- Nárokuje dvě výhybkářská stanoviště na každém zhlaví odjezdové skupiny. Z výše popsaných důvodů by bylo vhodné obsadit dvěma zaměstnanci.
- **Souhrnně 4 stanoviště vždy po 2 zaměstnancích ve směně nepřetržitě po dobu 14 dní.**

Stavební postup SP5:

- Během SP5 (a předchozích po dokončení budov pro SZZ) instalace a zkoušení definitivního SZZ na vjezdové skupině, Odb. Zádulka a na osobním nádraží. Pro přepínání a aktivaci v činnosti provizorní výhybkářská stanoviště, doba trvání: Odb. Zádulka 10 dní, vjezdová skupina 14 dní a osobní + odjezdová skupina (včetně TZZ) 21 dní.

- Nárokuje jedno výhybkářské stanoviště na Odb. Zádulka a dále jedno na každém zhlaví vjezdové skupiny – stejně jako při aktivaci MPZZ. Jedno stanoviště obsazené dvěma lidmi na Odb. Zádulka. Dvě stanoviště obsazené dvěma lidmi na vjezdové skupině. Osobní nádraží nebude přepínáno, jelikož na něm nebylo MPZZ.
- **Souhrnně 3 stanoviště vždy po 2 zaměstnancích ve směně nepřetržitě po dobu 10 dní a následně 2 stanoviště vždy po 2 zaměstnancích ve směně nepřetržitě po dobu 4 dny.**

Stavební postup SP 14:

- V závěru SP14 včleněno do společného SZZ (definitivního) osobní a odjezdové skupiny stanice nově dokončené kolejiště i s následnou úpravou koleje č.437c v následujícím navazujícím SP15. V závěru toho SP dojde k vypnutí MPZZ na odjezdové skupině. Odjezdová skupina bude vepnuta do společného SZZ (definitivního) osobní a odjezdové skupiny stanice. Dále bude do definitivního SZZ zapnuto kolejiště směrové skupiny (St 039). Pro přepínání a aktivaci v činnosti provizorní výhybkářská stanoviště, doba trvání: Pro St 039 14 dní, pro odjezdovou skupinu 14 dní.
- **Souhrnně 4 stanoviště vždy po 2 zaměstnancích ve směně nepřetržitě po dobu 14 dní.**

ZÁVĚR

Dopravní technologie během výstavby přípravné dokumentace stavby „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“ definuje:

- Stavební postupy s vazbou na související stavby včetně jejich vzájemné koordinace,
- omezení infrastruktury drážní dopravy a jednotlivé výluky,
- opatření v osobní a nákladní dopravě a přepravě během jednotlivých stavebních postupů.

