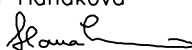


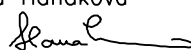


| | | | |
|-----------|-------|-------|-----------------|
| | | | ČÍSLO SOUPRAVY: |
| | | | |
| | | | |
| REVIZE Č. | DATUM | ZMĚNA | |



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

| | | | | | |
|---|---|--|---|--|---------------------------|
| OBJEDNAVATEL: | SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc | | tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz | | |
| PROFESNÍ SKUPINA: | 12 Mosty | VEDOUČÍ PROF. SKUPINY Ing. Karel Pukl | JEDNATEL Ing. Jiří Molák | | |
| ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Hana Hanáková  | | ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Josef Ferenc  | NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Josef Ferenc  | KONTROLOVAL Ing. Hana Hanáková  | |
| KRAJ: Olomoucký | | POVĚŘENÝ OÚ: Lipová Lázně | | STUPEŇ: PROJEKT | |
| Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová - Lipová Lázně trati Hanušovice - Mikulovice | | | | ZAK. ČÍSLO 16030-01-1216 | ARCH. ČÍSLO 2016120044 |
| | | | | MĚŘITKO | POČET FORMÁTŮ 26 x A4 |
| | | | | DATUM: 12/2016 | |
| | | | | ČÁST DOKUM. F | PŘÍLOHA F.1 |
| Stavební postupy výstavby | | | | | |

“ Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová – Lipová Lázně trati Hanušovice – Mikulovice”

F.1 Stavební postupy výstavby



1.1 Plochy zařízení staveniště

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění bude předmětem konkurzního řízení, nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení a to v prostoru stavby “ Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová – Lipová Lázně trati Hanušovice – Mikulovice” na plochách navržených v této PD, a to na plochách v železniční stanici Lipová – Lázně, poněvadž na upravovaném extravilánovém úseku trati žádné vhodné drážní plochy pro umístění ploch zařízení staveniště nejsou k dispozici.

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

Jednotlivé areály zařízení staveniště jsou ve vyobrazeních zakresleny zelenými plochami. Tyto areály budou sloužit pro krátkodobé skládání materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou na některých plochách 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 hasícími přístroji. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

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

V areálech nebudou parkoviště pro nákladní automobily či stavební stroje. Ty budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na oficiálních parkovacích plochách, kde kromě lepší ochrany životního prostředí bude zajištěna i jejich lepší ostraha. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízeních staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Pro krátkodobé stání automobilů či techniky bude v každém areálu potřebný počet záchytných plechových nádob proti zamezení úkapů ropných látek. Rovněž tak bude ve skladištní buňce zajištěno několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků při případné poruše mechanismů.

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

Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel.

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



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

Vzor nástěnký:

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

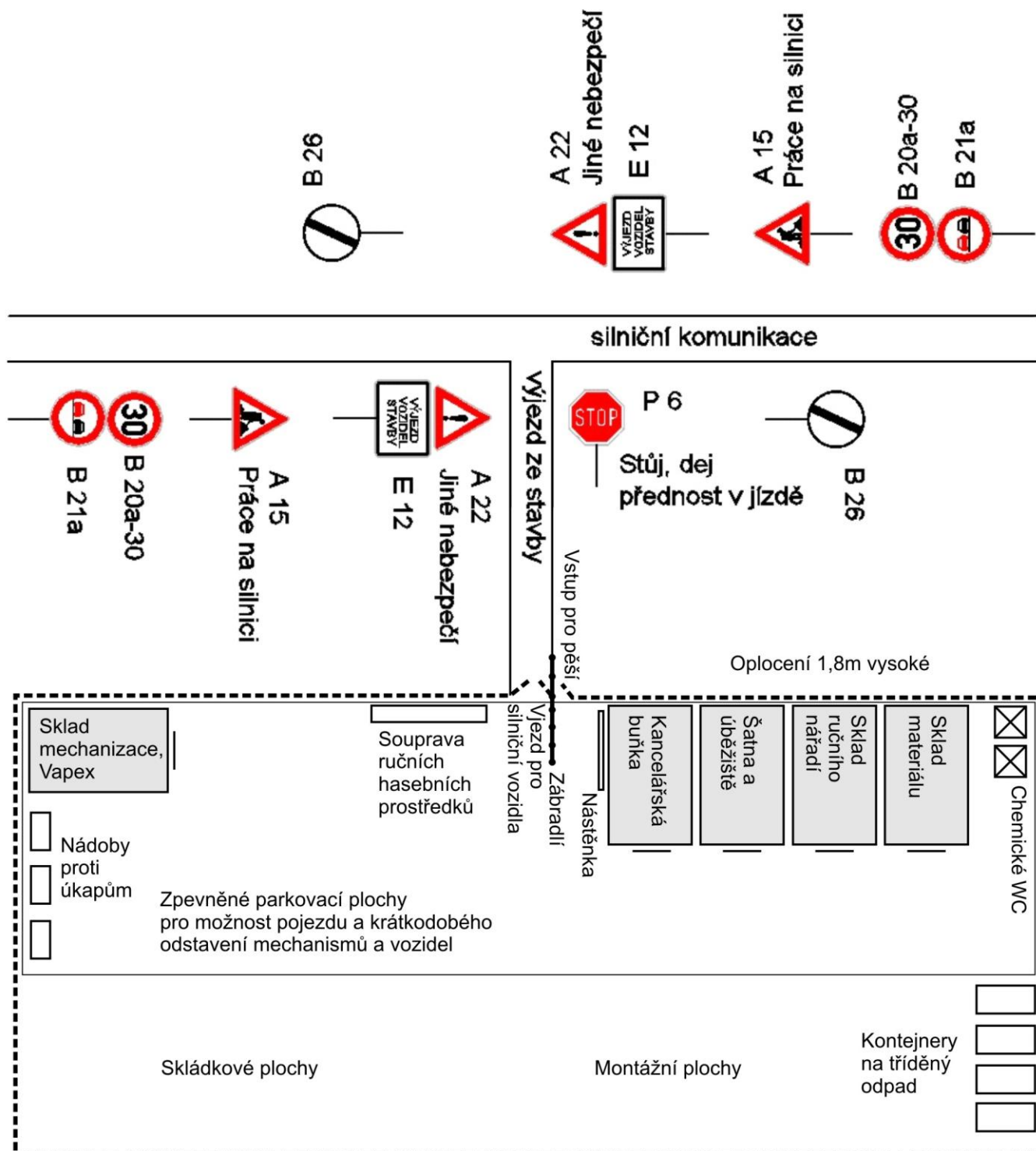
Kriteriem pro výběr subdodavatelských firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou v potřebném množství v Brně.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

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

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

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

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



Popis jednotlivých ploch zařízení staveniště:

Jako plochy a prostory vhodné pro zřízení areálů zařízení staveniště byly vytipovány níže popsané drážní plochy v majetku SŽDC, ČD. Využití ploch v majetku ČD bylo předjednáno s Regionální správou majetku ČD. V přilehlém traťovém úseku, kde budou probíhat stavební úpravy, žádné jiné vhodné drážní plochy pro umístění skládkových ploch, nebo ploch zařízení staveniště k dispozici nejsou.

ZS km 30,9

Určení: **plocha ZS na zhlaví žst. Lipová Lázně**

Plocha: 456 m²

Charakter plochy: nezpevněná, z části svažitý terén, nutnost ochrany kmenů vzrostlých stromů

Pozemek: drážní, SŽDC, jediný pozemek SŽDC ve stanici Lipová Lázně

Dopravní napojení: od komunikace k železniční stanici

Katastrální území: Dolní Lipová

Č. parcel: 637, ostatní plocha



ZS km 31,4

Určení: **plocha ZS v kolejišti žst. Lipová Lázně**

Plocha: 331 m²

Charakter plochy: nezpevněná

Pozemek: drážní, ČD

Dopravní napojení: z kolejiště železniční stanice

Katastrální území: Dolní Lipová

Č. parcel: 2131/3, ostatní plocha

ZS km 31,7

Určení: **plocha ZS v kolejišti žst. Lipová Lázně**

Plocha: 238 m²

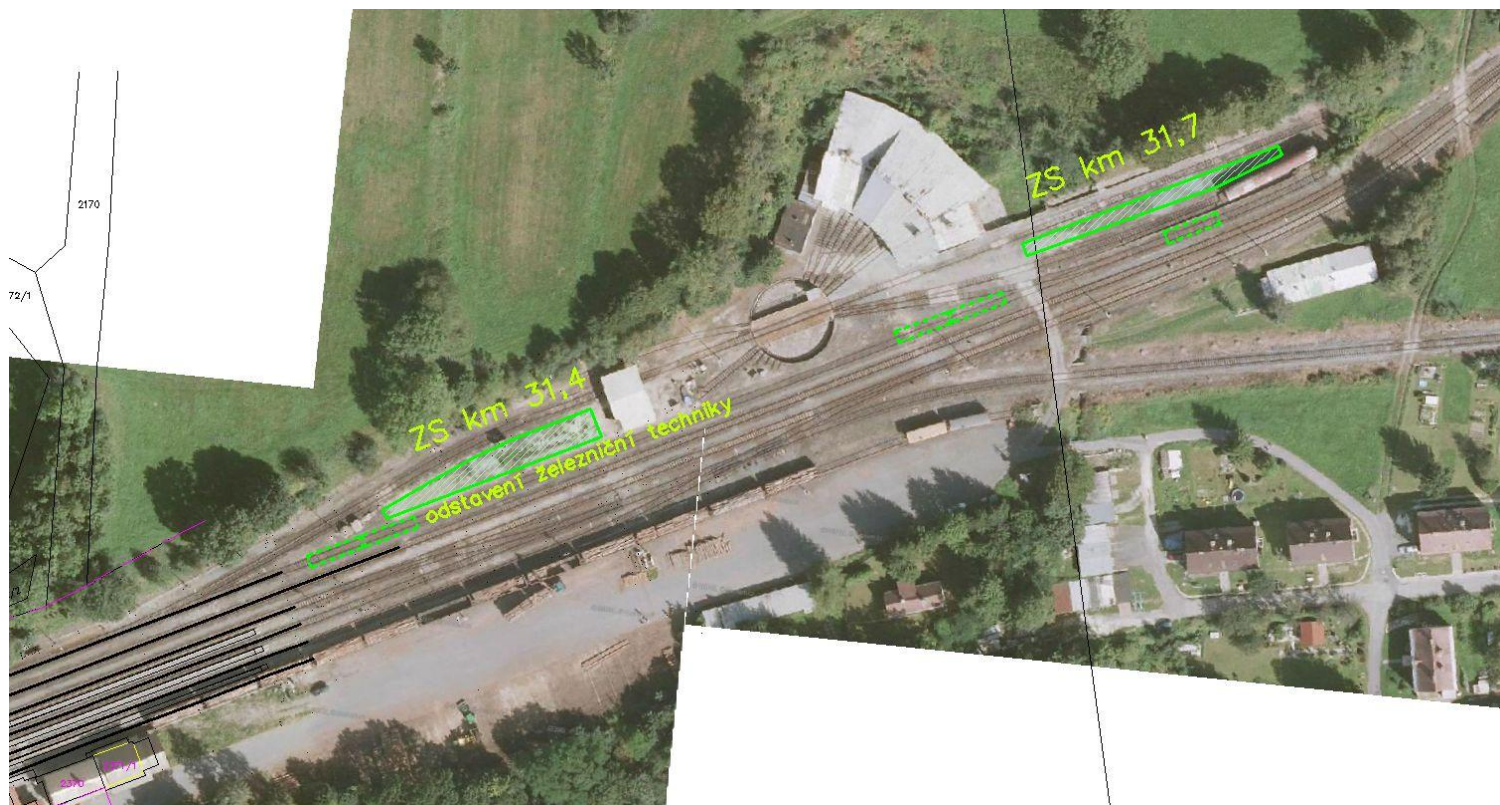
Charakter plochy: zpevněná

Pozemek: drážní, ČD

Dopravní napojení: z komunikace k nákladišti a z kolejiště stanice

Katastrální území: Dolní Lipová

Č. parcel: 2162/2, ostatní plocha



ZS km 31,4



ZS km 31,7

Skládková plocha s případnou stanicí recyklace štěrkového lože se neuvažuje.

Možnosti zdrojů vody a energií

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

Využití stávajících objektů

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

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

Předpokládané lhůty výstavby

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

1.2. Společné objekty a sdružené zařízení staveniště

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

1.3. Elektrická energie

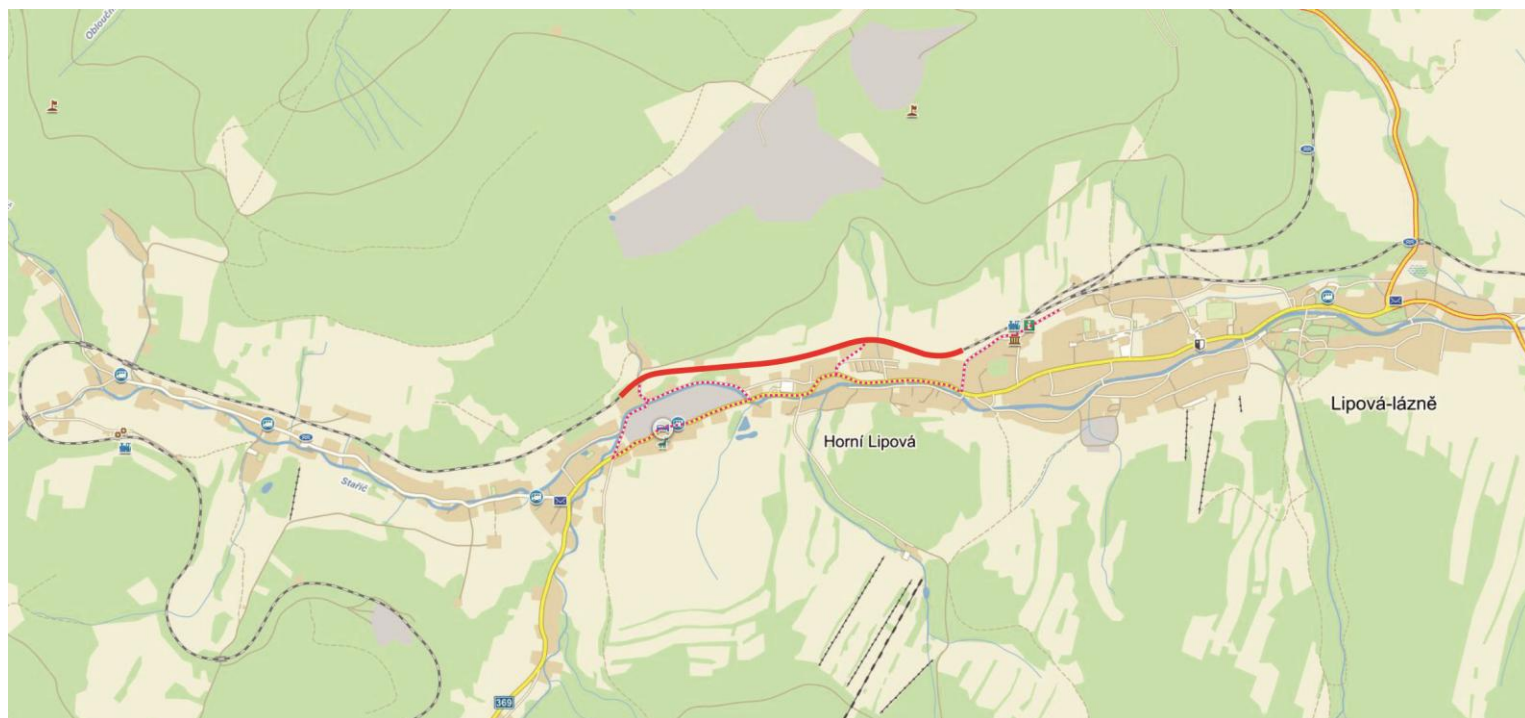
V železničních stanicích jsou možnosti připojení se na stávající rozvody elektrické energie. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích v průběhu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

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

1.4. Dopravní trasy

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

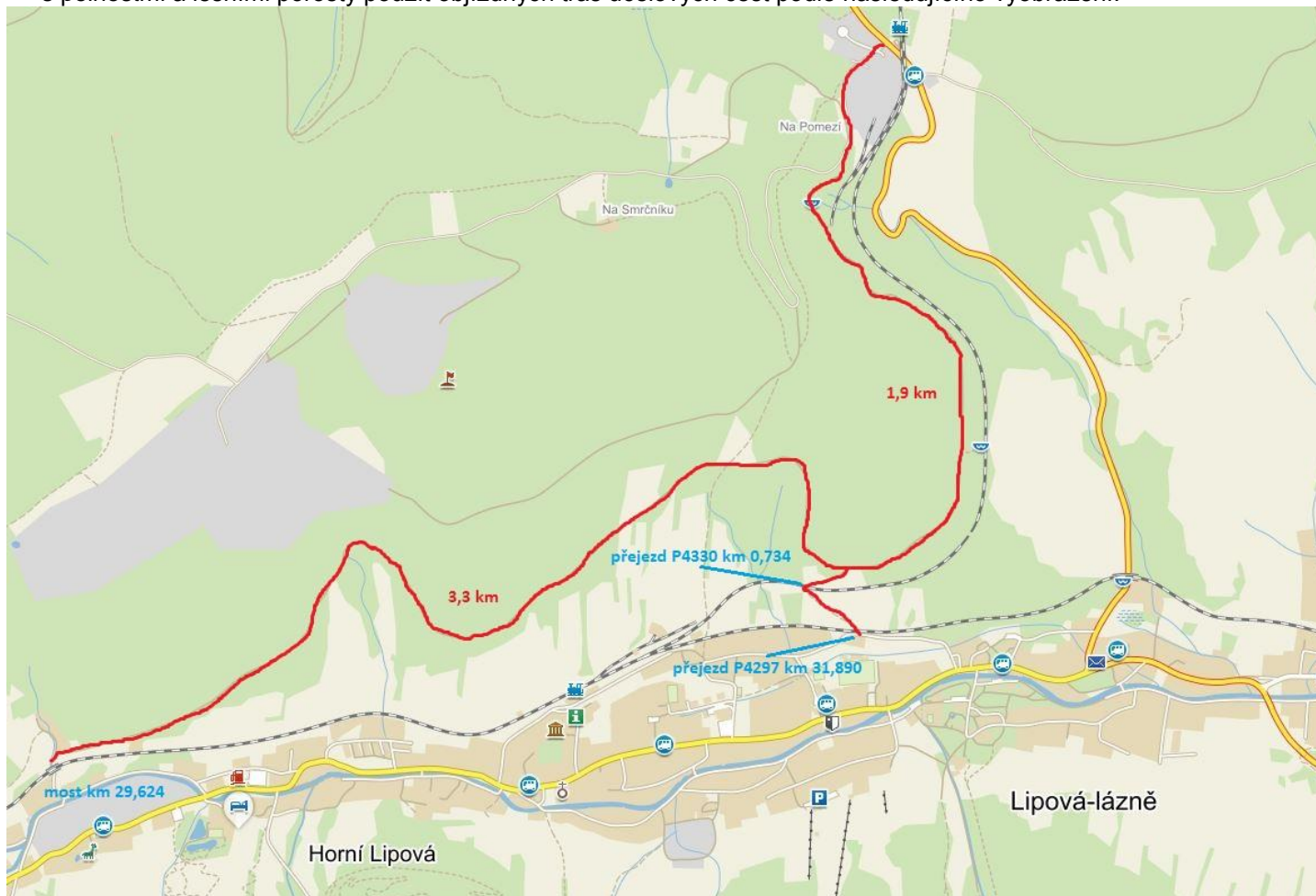
Situace se zákresem dopravních tras byla zaslána k vyjádření uživatelům dotčených komunikací – OÚ Lipová Lázně a SS Olomouckého kraje.



Stavba může používat jako páteřní osu souběžnou silnici II/369. Dále budou používány přilehlé místní komunikace.

V rámci stavby se nachází jeden provozovaný železniční přejezd, a to k přilehlým polnostem a jeden přejezd trvale uzavřený. Přejezdy budou **po dobu konkrétních prací** uzavřeny pro železniční provoz a zhotovitel bude provádět práce v součinnosti s uživateli pozemků tak, aby byly zajištěny agrotechnické lhůty pro pěstování rostlin na těchto polnostech zašterkováním a zahutněním stavební

jámy přejezdu v technologických přestávkách. Současně bude uzavřený pro možnost průjezdu podjezd km 29,624, který bude v rekonstrukci. Pro toto období je možné pro obsluhu území s polnostmi a lesními porosty použít objízdných tras účelových cest podle následujícího vyobrazení:



Další problematikou dopravní obsluhy území je rekonstrukce zmíněného mostu km 29,624, který převádí železniční trať nad silniční komunikací šířky 3,5m vedoucí kuse ke třem obytným objektům, účelovým objektům a zahradám, a dále k lesním a polním porostům v Horní Lipové. Viz mapka níže:





Práce na jeho rekonstrukci musí probíhat tak, aby bylo možno **současně s realizací** mostu v denních dobách periodicky **zajistit dopravní obsluhu tohoto území**. Výše uvedené objízdné trasy pro denní obsluhu objektů jsou příliš dlouhé a ani nejsou technicky zcela způsobilé pro provoz osobních vozidel.

Vzhledem k tomu, že stávající těleso mostu bude nahrazeno zcela novou železobetonovou rámovou konstrukcí, včetně nových základů, není možné po převážnou dobu stavby zajistit průjezd mostním otvorem silničními vozidly. V tomto mostním otvoru - viz vyobrazení mostu níže – bude staveniště s výkopy pro základy, bedněním, podpůrnými konstrukcemi, lešením, strojní technikou.

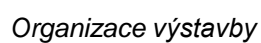
Horní portál mostu:



Dolní portál mostu:



Pro průjezd vozidel i pěší provoz uživatelů pozemků „za mostem“ se uvažuje se zřízením provizorní panelové komunikace prokopáním železničního tělesa mimo stávající most. Podrobné informace jsou zahrnuty v PD SO mostu km 29,624 – viz obr.:



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

1.5. Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení

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

1.6. Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

S velkou odpovědností je nutné zabezpečit při předávání stavenišť 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 staveniště, 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 silnoprůdých elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele.

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

- do 35 kV – 10m
- do 110kV – 15m
- do 220kV – 20m.

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

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

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

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

Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6

předpis SŽDC Bp1 s účinností od 1.10.2013

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

silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

Předpisy SŽDC:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„SŽDC S5 Správa mostních celků“

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

„SŽDC S8 Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel“

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

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

„SŽDC (ČD) TNŽ 01 0101 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, nákolenníky, 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.

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

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

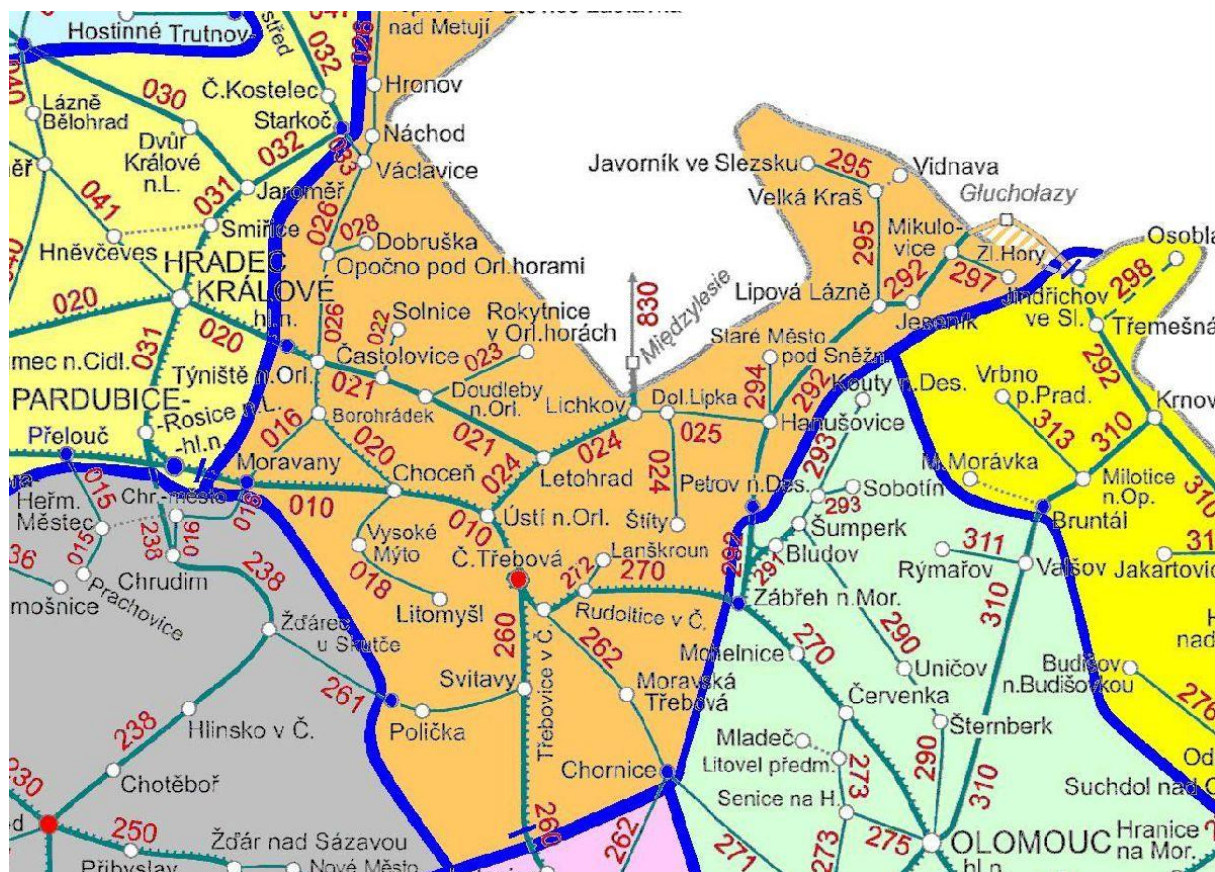
Sociální náležitosti

- lékařská služba v Jeseníku a Šumperku
- policejní stanice v Jeseníku a Šumperku
- hasičská záchranná stanice v Jeseníku a Šumperku

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
- 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.

1.7. Vliv stavby na životní prostředí

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

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

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

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

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

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

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

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

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




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




1.8. Rizikové práce a činnosti

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


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

Kódované signály

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

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

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

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

- 3) Pracovníci na této stavbě se pohybují v nerovném terénu, mohou být ohroženi pádem, zřícením, nebo uklouznutím na nerovném povrchu. Případné provizorní dřevěné schodiště i pracoviště musí být opatřeno pevným zábradlím s vizuálními výstražnými prvky.
 - 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 živici.
 - 6) Riziko prašnosti jemných částeczek materiálů – na celé stavbě.
 - 7) Riziko nevhodných klimatických podmínek. Stavba může 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.
 - 10) Práce v noci a zhoršené viditelnosti - po dobu těchto prací musí být pracoviště osvětleno mobilními osvětlovacími soupravami.
 - 11) Práce vystavující riziku poškození zdraví, nebo života sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o – pažení výkopů dle technologických postupů, střežení pracovníků, proškolení, OOPP.
- Před zahájením jakýchkoliv prací na stavbě je stavbyvedoucí povinen všechna rizika se všemi pracovníky vyhodnotit, učinit opatření k minimalizaci těchto rizik, vybavit pracovníky potřebnými OOPP a během prací navržená opatření kontrolovat.

Ing. Josef Ferenc
Prosinec 2016

1 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY

1.1 Základní informace o průběhu výstavby

1.1.1 Termíny zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby: 1. 4. 2018

Zahájení stavební činnosti spojené s výlukami: 1. 5. 2018

Ukončení stavby: 30. 9. 2018

Doba výstavby: 199 dní, z toho práce spojené s výlukami 123 dní

| etapa | náplň | rok/měsíc r. 2018 | | | | | | | | | | | | rok/měsíc r. 2019 | | | |
|---|--|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----------------------|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SP0 | Kácení, zřízení areálů ZS, přípravné práce | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SP1 | Práce ve výluce traťového úseku | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SP2 | Dokončovací práce, kompletace a zkoušení zab. zařízení | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dokonč. práce, kompl. vyzkouš. - 1měsíc | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| zkušební provoz - 6 měsíců | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1.1.2 Členění stavebních prací

V rámci úplné (od km 29,808 do km 30,200) nebo případně alespoň částečné (ve zbývajících částech dráhy mezi km 29,620 – 30,906) rekonstrukce železničního spodku i svršku mezistaničního úseku Horní Lipová – Lipová Lázně a souvisejících staveb (mosty, propustky) se předpokládají určité činnosti, jenž budou nárokovat omezení nebo vyloučení drážní dopravy na výše zmíněné dotčené trati.

Stavební práce, které budou probíhat v kalendářním roce 2018, jsou z hlediska stavebních postupů členěny do tří etap.

Stavba je tedy rozdělena následovně:

- SP0 – přípravné práce,
- SP1 – práce probíhající ve výluce traťového úseku,
- SP2 – dokončovací práce, zkoušení zabezpečovacího zařízení,

1.2 Přehled stavebních postupů

1.2.1 Stavební postup SP0

1. Místo:

Mezistaniční úsek Lipová Lázně – Horní Lipová a obvod ŽST Lipová Lázně.

2. Rozsah prací:

V nultém stavebním postupu se v předstihu vybudují areály zařízení staveniště – jako je např. oplocení, zpevní skládkové i komunikační plochy, přivezou skladovací a kancelářské buňky, materiál na stavbu, zajistí i navede technika potřebná pro realizaci všech stavebních činností. Provedou se také přípravy nezbytné pro ochranu, přeložku a případné spojování kabelů položených související stavbou.

3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání 46 dnů, od 16. 1. do 31. 1. 2018 a od 1. 4. do 30. 4. 2018.

4. Výluky:

Kolejové výluky:

- Bez požadavků na výluky.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- Bez požadavků na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

Bez požadavku na odstavení kolejových mechanismů.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na úpravu činnosti staničního i traťového zabezpečovacího zařízení.

8. Omezení rychlosti:

Bez požadavků na omezení rychlosti.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.

1.2.2 Stavební postup SP1

1. Místo:

Mezistaniční úsek Lipová Lázně – Horní Lipová a obvod ŽST Lipová Lázně.

2. Rozsah prací:

Snesení a rekonstrukce železničního spodku i svršku od km 29,620 do km 30,906, práce na mostech v km 29,624; 30,538 i propustcích v km 29,877; 30,244; 30,296 a 30,892.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 123 dnů, od 1. 5. do 31. 8. 2018.

4. Výluky:

Proběhnou v rámci stavebního postupu následující:

Kolejové výluky:

- Výluka A – nepřetržitá výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová. Doba trvání 123 dnů.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- Výluka Z1 – nepřetržitá výluka hanušovického zhlaví i záhlaví ve stanici Lipová Lázně a TZZ směr Horní Lipová. Doba trvání 14 dnů.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavků na odstavení kolejových mechanismů a souprav pracovních vlaků v obvodech ŽST Lipová Lázně, případně Horní Lipová budou vhodné koleje vytipovány po dohodě s přednostou PO Olomouc.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

SZZ umožní ovládání staničních kolejí a jesenického zhlaví, to hanušovické bude již však z provozu vyloučeno. Obsluha zabezpečovacího zařízení zde probíhá dle stávajícího stavu i nadále místně.

Všechny staniční koleje (1 až 6) se v ŽST Lipová Lázně opatří provizorními zarážedly a návěstmi zakazujícími jízdu vlaků směr Horní Lipová z důvodu, že trať zůstane v tomto stavbou dotčeném úseku uzavřena.

Dále se provede demontáž venkovních částí ZZ dotčených stavbou (návěstidla, stykové transformátory, počítací body). Po dokončení kolejových úprav zhlaví a vybudování nového kolejíště

bude provedena zpětná montáž výše zmíněných zabezpečovacích prvků, jejich seřízení i následné přezkoušení. Poté je již opět umožněno stavění posunových cest přes hanušovické záhlaví.

Samotný posun povede přes kusou, neizolovanou kolej a bude tak řešen zabezpečeně za Se8. KO staniční koleje č. 1 však v této době zůstane stále vyloučen z činnosti.

Po dobudování spodku a svršku v oblasti přejezdu bude závěrem doplněna také jeho zabezpečovací technologie PZM2.

8. Omezení rychlosti:

Bez požadavků na omezení rychlosti.

Veškerá drážní doprava bude v dotčeném mezistaničním úseku zastavena.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky A:

Provoz veškeré dopravy v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová zůstane zastaven. Bude proto nutné přijmout opatření v osobní i nákladní dopravě. Toto je blíže popsáno v kapitolách „Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření“ a „Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu“.

1.2.3 Stavební postup SP2

1. Místo:

Mezistaniční úsek Lipová Lázně – Horní Lipová a obvod ŽST Lipová Lázně.

2. Rozsah prací:

Bude provedena montáž zbývajících stykových transformátorů, vjezdového návěstidla i předvěstí. Posléze dojde k odzkoušení nejen celého staničního, ale také traťového zabezpečovacího zařízení včetně jejich vzájemných závislostí.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 30 dnů, od 1. 9. do 30. 9. 2018

4. Výluky:

Proběhnou v rámci stavebního postupu následující:

Kolejové výluky:

- Bez požadavků na výluky.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- Výluka Z2 – krátkodobé výluky hanušovického záhlaví ve stanici Lipová Lázně sloužící k ověření správné činnosti zabezpečovacího zařízení.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavků na odstavení kolejových mechanismů a souprav pracovních vlaků v obvodech stanic Lipová Lázně, případně Horní Lipová budou vhodné koleje vytipovány po dohodě s přednostou PO Olomouc.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Po dokončení stavebních prací budou provedeny montáže prvků v kolejišti a přeložky provizorních kabelových tras do definitivní polohy.

V tomto SP probíhá zkušební provoz staničního i traťového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová.

8. Omezení rychlosti:

Bez požadavků na omezení rychlosti.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.

1.3 Přehled dopravních a přepravních opatření

V souvislosti se stavebními pracemi dojde v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová k úplnému vyloučení železničního provozu. Jelikož se jedná o jednokolejnou trať, znamená to, že jakákoliv výluka traťové koleje zastaví také veškerou dopravu a bude proto vyžadovat návrh určitých dopravních a přepravních opatření.

1.3.1 Přehled výluk

| Stavební postup | Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|---------------------|--------|----------------------|--------------|---|
| Stavební postup SP1 | A | 1. 5. - 31. 8. 2018 | 123 dnů | Nepřetržitá výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Lipová Lázně - Horní Lipová. |
| | Z1 | 17. 8. - 30. 8. 2018 | 14 dnů | Nepřetržitá výluka hanušovického zhlaví a záhlaví v ŽST Lipová Lázně a TZZ směr Horní Lipová. |
| Stavební postup SP2 | Z2 | 1. 9. - 30. 9. 2018 | 30 dnů | Krátkodobé výluky hanušovického záhlaví v ŽST Lipová Lázně sloužící k seřízení a ověření správné činnosti ZZ. |

1.3.2 Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu

Výluka A

Během výluky A nebude provozována drážní doprava v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová.

Spěšné a osobní vlaky výchozí/končící v Jeseníku tak budou mezi touto stanicí a Horní Lipovou nahrazeny NAD. Os 13640/1 pak zastoupí náhradní autobusová doprava v celé trase Jeseník – Ostružná.

Po dobu stavebních prací zde bude zaveden výlukový jízdní řád, jenž zpracuje provozovatel dráhy. Nutností pro jeho sestavení je však stanovit jízdní doby autobusů, které jsou i s obsluhou příslušných zastávek oproti vlaku zhruba srovnatelné (bus v úseku Jeseník – Horní Lipová cca 20 minut, vlak 17 minut). Když však k tomuto navíc připočteme nezbytně nutnou dobu pro přestup cestujících ve stanicích Jeseník, Horní Lipová a případně také Lipová Lázně pak vychází, že jednotlivé spoje budou opožděny přibližně o 10 min.

Další komplikace vznikají v ŽST Lipová Lázně v případě nutnosti posunu, objíždění hnacích vozidel a přestavování souprav ze všech dopravních kolejí přes hanušovické zhlaví, neboť výhybka č. 13, jenž je nezbytně nutná k těmto úkonům, se nachází tak blízko stavebnímu místu, že to nebude v průběhu probíhající rekonstrukce možné. Proto je z hlediska dopravní technologie vznesen požadavek na provedení prací v této části trati až v samotném závěru SP1 tak, aby byl posun přes hanušovické zhlaví proveditelný co nejdéle.

Opatření pro osobní dopravu a přepravu

| Stavební postup | Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|---------------------|--------|---------------------|--------------|---|
| Stavební postup SP1 | A | 1. 5. - 31. 8. 2017 | 123 dnů | Spěšné a osobní vlaky výchozí/končící v Jeseníku zastoupí NAD v relaci Jeseník - Horní Lipová. Os 13640/1 pak v celé trase Jeseník - Ostružná. V závěru SP1 bude navíc po nezbytně nutnou dobu nemožnost použití výhybky č. 13 v ŽST Lipová Lázně, což zapříčiní vyloučení hanušovického zhlaví a zhlaví pro objíždění hnacích vozidel. |

Hrubé vyčíslení požadavků na náhradní dopravu

Pro předpokládané vyčíslení nákladů na výlukovou činnost se uvažuje jako náhrada za každý jednotlivý spoj průměrné nasazení dvou autobusů pro osobní a čtyř pro spěšné vlaky s tím, že je tato hodnota zvolena tak, aby dostatečně pokryla jakékoliv denní výkyvy v přepravní poptávce.

Výluka A

| Vlak | Z | do | spoju v X | spoju v 6, + | Autobusů za vlak | Vzdálenost (ujkm) | Čas čekání (min) | Doba trvání výluky | | Celkem | |
|---------------|--------------|--------------|-----------|--------------|---------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------|----------------|--------------|
| | | | | | | | | X (dni) | 6, + (dni) | (ujkm) | (hodin) |
| Sp | Jeseník | Horní Lipová | 7 | 11 | 4 | 10 | 30 | 87 | 36 | 40 200 | 2 010 |
| Sp | Horní Lipová | Jeseník | 7 | 8 | 4 | 10 | 30 | 87 | 36 | 35 880 | 1 794 |
| Os | Jeseník | Horní Lipová | 7 | 3 | 2 | 10 | 30 | 87 | 36 | 14 340 | 717 |
| Os | Horní Lipová | Jeseník | 6 | 4 | 2 | 10 | 30 | 87 | 36 | 13 320 | 666 |
| Os 13640 | Jeseník | Ostružná | 0 | 1 | 2 | 18 | 30 | 87 | 36 | 1 296 | 36 |
| Os 13641 | Ostružná | Jeseník | 0 | 1 | 2 | 18 | 30 | 87 | 36 | 1 296 | 36 |
| Celkem | | | | | | | | | | 106 332 | 5 259 |

| Celkem | |
|----------------|--------------|
| (ujkm) | (hodin) |
| 106 332 | 5 259 |

1.3.3 Omezení a přerušování nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

Výluka A

Během výluky A nebude provozována drážní doprava v mezistaničním úseku Lipová Lázně – Horní Lipová.

U všech manipulačních nákladních vlaků (2 páry) tak dojde ke změně trasování zátěže z Lipové Lázně směr Glucholazy (PKP) a z Horní Lipové směr Hanušovice – Šumperk.

Další komplikace vznikají v ŽST Lipová Lázně v případě nutnosti posunu, objíždění hnacích vozidel a přestavování souprav ze všech dopravních kolejí přes hanušovické zhlaví, neboť výhybka č. 13, jenž je nezbytně nutná k těmto úkonům, se nachází tak blízko stavebnímu místu, že to nebude v průběhu probíhající rekonstrukce možné. Proto je z hlediska dopravní technologie vznesen požadavek na provedení prací v této části trati až v samotném závěru SP1 tak, aby byl posun přes hanušovické zhlaví proveditelný co nejdéle.

Do doby, než pak bude zhlaví opět normálně použitelné pro objíždění hnacích vozidel, musí být všechny nákladní vlaky jedoucí od Jeseníku resp. Javorníku ve Slezsku, které v ŽST Lipová Lázně ukončí jízdu nebo zde budou konat úvrať, případně manipulovat se zátěží, vedeny hnacími vozidly po obou stranách soupravy (tj. vlakové i postrkové).

Tabulka opatření pro nákladní dopravu a přepravu

| Stavební postup | Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|----------------------------|----------|---------------------|--------------|---|
| Stavební postup SP1 | A | 1. 5. - 31. 8. 2017 | 123 dnů | U dvou párů Mn vlaků proběhne změna trasování zátěže z Lipové Lázně směr Glucholazy (PL) a z Horní Lipové směr Hanušovice - Šumperk. V průběhu výluky hanušovického zhlaví musí být navíc nákladní vlaky jedoucí od Jeseníku, resp. Javorníku vedeny hnacími vozidly po obou stranách soupravy. |

1.3.4 Obsazení služben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby

Personální potřeba dopravních zaměstnanců a obsazení dopraven se na řešeném úseku v průběhu rekonstrukce trati nijak nezmění.