

| | | | |
|-----------|-------|-------|-----------------|
| | | | 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 | VEDOUCÍ PROF. SKUPINY Ing. Karel Pukl | JEDNATEL Ing. Jiří Molák | |
| ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Kamil Chmela | | ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Josef Ferenc <i>Ferenc</i> | NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Josef Ferenc <i>Ferenc</i> | |
| KRAJ: Jihomoravský | | POVĚŘENÝ OÚ: MIKULOV | KONTROLOVAL Ing. Hana Hanáková <i>Hana</i> | |
| Revitalizace trati Břeclav - Znojmo, 2.stavba Zásady organizace výstavby | | | STUPEŇ: Projekt | |
| | | | ZAK. ČÍSLO 17001-01-0817 | ARCH. ČÍSLO 2017120010 |
| | | | MĚŘÍTKO | POČET FORMÁTŮ 44 x A4 |
| | | | DATUM: 08/2017 | |
| | | | ČÁST DOKUM. F | |
| Stavební postupy výstavby | | | | |

Revitalizace trati Břeclav – Znojmo, 2. stavba

PROJEKT STAVBY

F.1 Stavební postupy výstavby



Náplní stavby Revitalizace trati Břeclav – Znojmo, 2. stavba je rekonstrukce koleje, úpravy mostů a propustků, výstavba pozemních objektů pro technologická zařízení, dílčí úpravy stávajících pozemních objektů a úprava stávajících přejezdů je plánována v rozsahu staničení žst. Valtice – žst. Mikulov se začátkem kolejového řešení v žkm 96,241 žst. Valtice a ukončením v žkm 107,702 Mikulov, tedy v délce cca 11,5 km. V úseku Valtice - Mikulov – Novosedly budou nově položeny kabely pro zabezpečovací a sdělovací zařízení. Předmětem řešení je rovněž úprava v dotčených rozvodech silnoproudých zařízení. Prováděnými pracemi bude dosaženo zvýšení rychlosti a stávající drážní zařízení budou uvedeny do normového stavu.

1.1 Plochy zařízení staveniště

Umístění ploch zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Vzhledem k rozsahu stavby se plochy zařízení staveniště zřídí pouze na drážních plochách, které jsou v těsné blízkosti celého traťového úseku Valtice - Mikulov.

Plochy zařízení staveniště jsou v příložených obr. zakresleny zelenou barvou, fialovou barvou jsou zakresleny dopravní trasy.

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 na plochách navržených v této PD.

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

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

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

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

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.

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 zaslané oblastnímu inspektorátu práce, a tabule „Stavba povolena“ ze stavebního povolení.

Vzor nástěnk:

| | | | | |
|--|--|--|--|----------------------------|
| 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 |

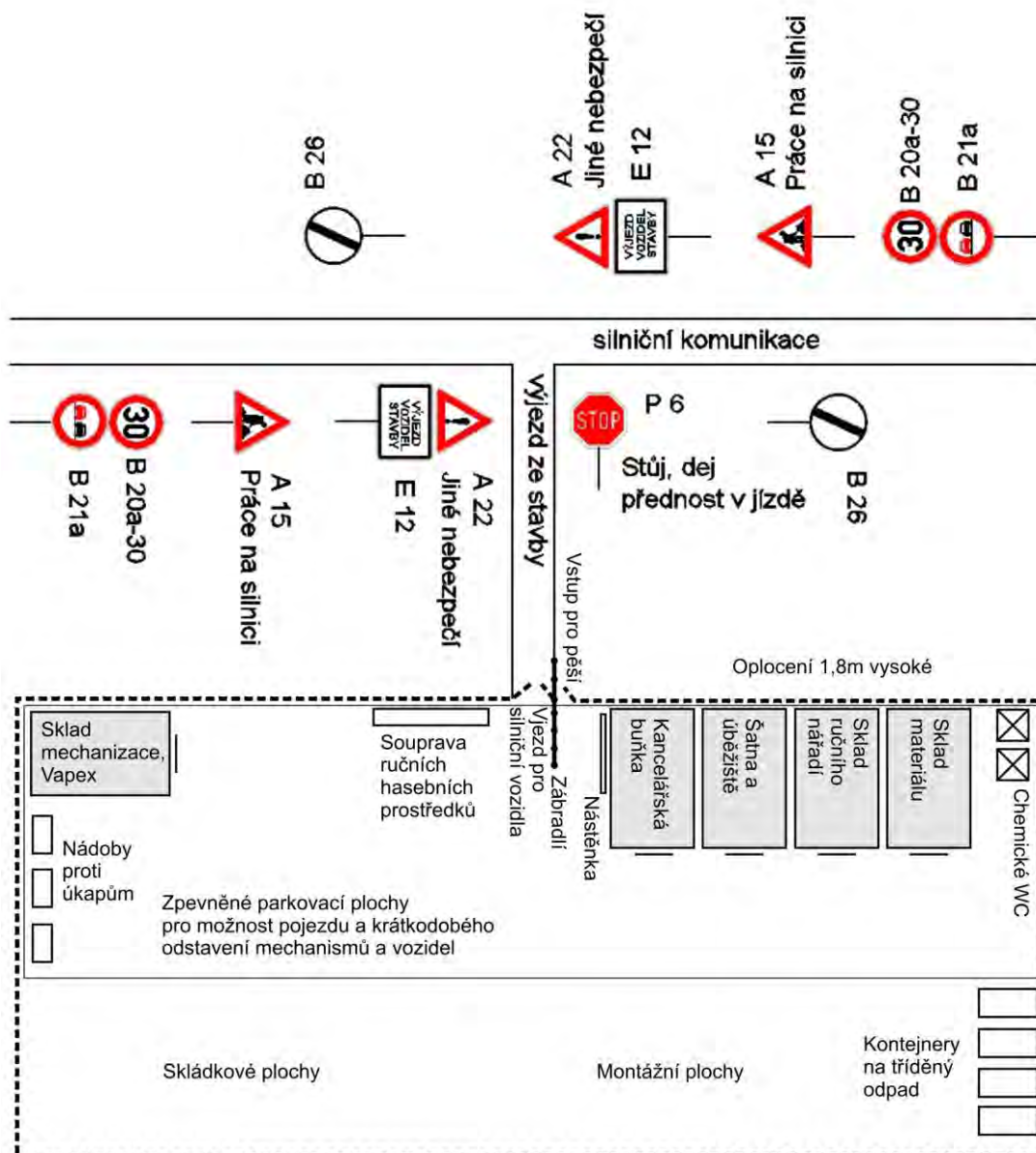
Kriteriem pro výběr subdodavatelských firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou v potřebném množství v Mikulově a v Břeclavi. 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 započatím 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 větší plochy areálu zařízení staveniště (uvedený obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje pro konkrétní plochy ZS, které si pro realizaci stavby vybere a dopravní značení projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace):



Popis jednotlivých ploch zařízení staveniště:

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

Těchto ploch ZS je poměrně málo a jsou v místech, které budou dotčeny realizací některých stavebních objektů, nebo provozních souborů. Vzhledem k tomu, že tyto plochy budou sloužit především jako skládkové, případně zde bude umístěna kancelářská a šatnová buňka a přenosné WC, bude zhotovitel podle aktuální situace na stavbě materiál i buňky v rámci plochy ZS přemísťovat.

Plochy zařízení staveniště jsou v přiložených obr. zakresleny zelenou barvou, fialovou barvou jsou zakresleny dopravní trasy.

Pozn.: Biologický dozor na staveništi

V úseku železničního staničení km 100,50 až 107,00 stavba přiléhá k hranici CHKO Pálava nebo jí prochází. Pro plochy zařízení staveniště v tomto úseku, zejména ZS v blízkosti Nového rybníka v km 102,4 (k.ú. Sedlec u Mikulova) a 102,8 (k.ú. Mikulov) a dále ZS v ochranném pásmu národních přírodních rezervací (OP NPR) Slanisko u Nesytu a Lednické rybníky v km 100,3 a 100,5 (k.ú. Sedlec u Mikulova) jsou stanoveny zvláštní podmínky dle závazných stanovisek AOPK ČR, Správy CHKO Pálava ze dne 23.2.2016, č.j.00478/JM/16 a ze dne 24.2.2016, č.j.00529/JM/16. Je nutné zejména:

- chránit prostor staveniště v případech prací prováděných ve výše uvedených úsecích a v době reprodukčních migrací obojživelníků a zajistit jejich záchranný přenos,
- plochy zařízení staveniště po ukončení prací posoudit z biologického hlediska a navrhnout optimální způsob rekultivace,
- investorem stavby (SŽDC, s.o.) bude stanovena odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu §67 zák. s praxí v oboru, která bude provádět **odborný přírodovědný dozor (biologický dozor)**. Tato osoba bude po dobu stavby sledovat výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (ZCHD) v prostoru staveniště. V případě dotčení ZCHD stavbou navrhne vhodný záchranný přenos.



ZS km 95,7

Určení: **plocha ZS, skládková plocha**

Plocha : 829 m2

Charakter plochy : nezpevněná, potřeba kácení

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z ul. Nádražní žst. Valtice

Katastrální území: Valtice

Č. parcely: 3440/7

Druh pozemku: ostatní plocha

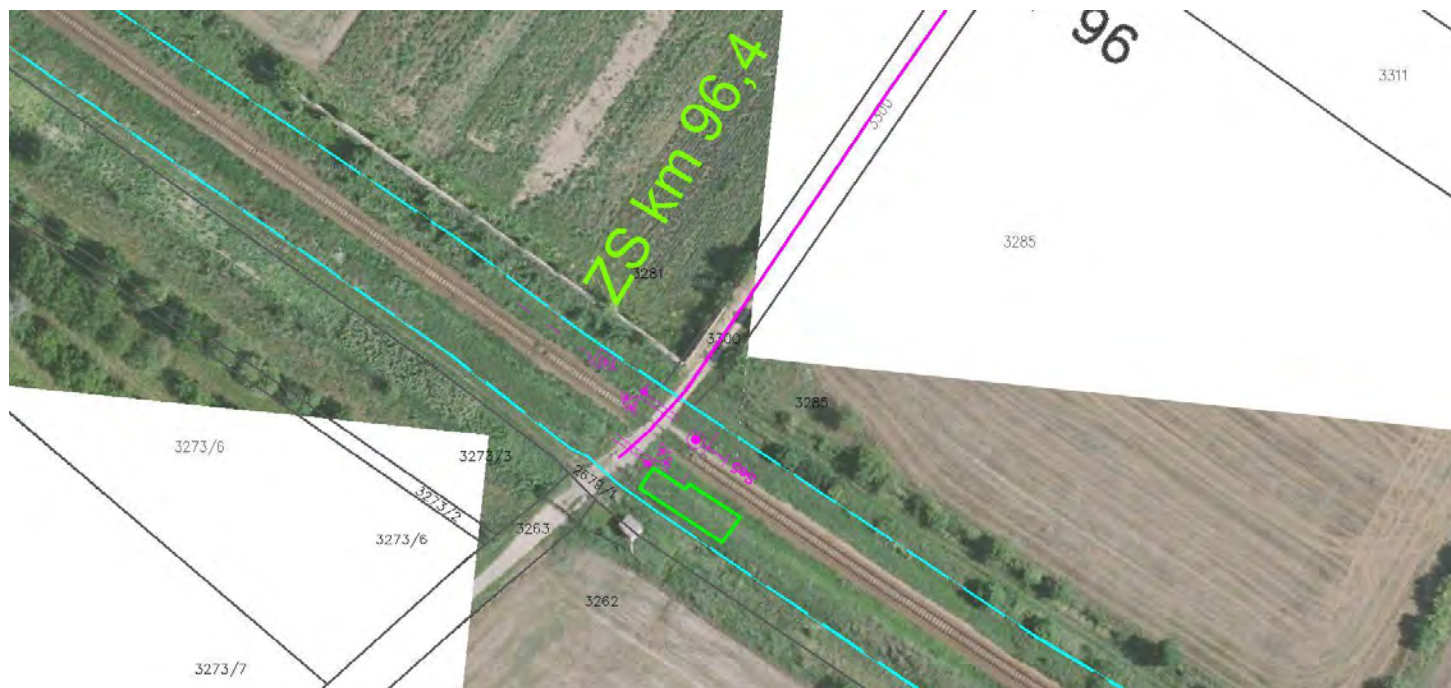
Vlastník pozemku: ČD, a.s.

X=-593544.0732 Y=-1211309.8238

X=-593480.8972 Y=-1211349.1144

X=-593486.7180 Y=-1211358.0505

X=-593550.8877 Y=-1211319.1854



ZS km 96,4

Určení: **kabelová trasa, přejezd km 96,424, propustek 96,893**

Plocha : 78 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z přejezdové komunikace

Katastrální území: Valtice

Č. parcely: 3440/6

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

Zvláštní opatření z hlediska ochrany přírody: Po dobu stavby propustku km 96,893 bude přítomna odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu §67 zák. s praxí v oboru, která bude provádět odborný přírodovědný dozor (biologický dozor).

X=-594171.3027 Y=-1210980.6629

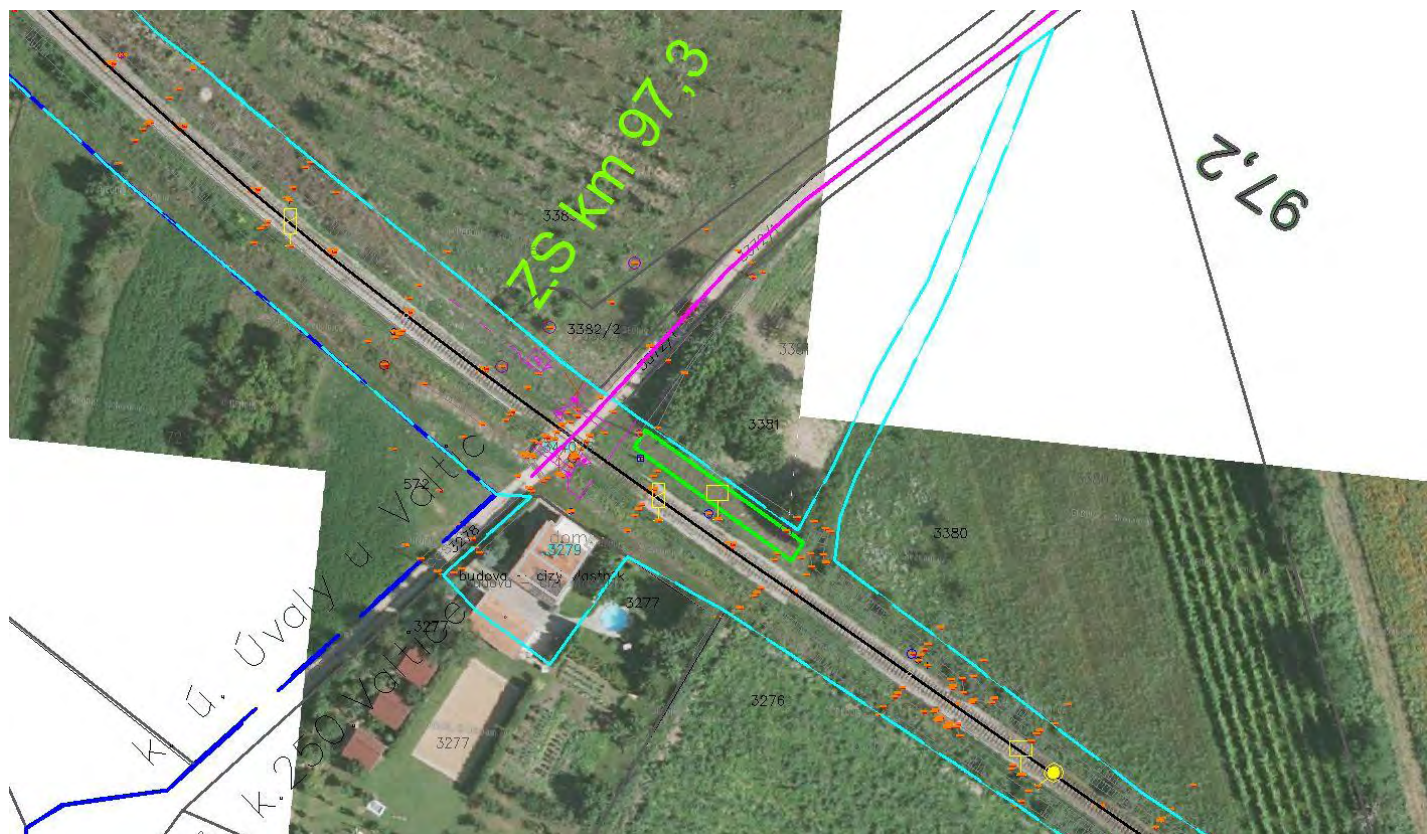
X=-594157.7342 Y=-1210989.7577

X=-594154.5930 Y=-1210985.6057

X=-594163.0285 Y=-1210980.0075

X=-594163.6960 Y=-1210980.8969

X=-594168.9616 Y=-1210977.4135



ZS km 97,3

Určení: kabelová trasa, přejezd km 97,267, propustky km 97,191, 97,544, 97,625, 97,801

Plocha : 105 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z přejezdové komunikace

Katastrální území: Valtice

Č. parcely: 3440/6

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

Zvláštní opatření z hlediska ochrany přírody: Po dobu stavby propustků km 97,544 a 97,801 bude přítomna odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu §67 zák. s praxí v oboru, která bude provádět odborný přírodovědný dozor (biologický dozor).

X=-594852.4573 Y=-1210489.7206

X=-594850.7177 Y=-1210486.9610

X=-594825.1369 Y=-1210505.1448

X=-594827.0245 Y=-1210508.0418



ZS km 98,2

Určení: **kabelová trasa, 97,625, 97,801**

Plocha : 617 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z koleje

Katastrální území: Valtice

Č. parcely: 3440/28

Druh pozemku: ostatní plocha

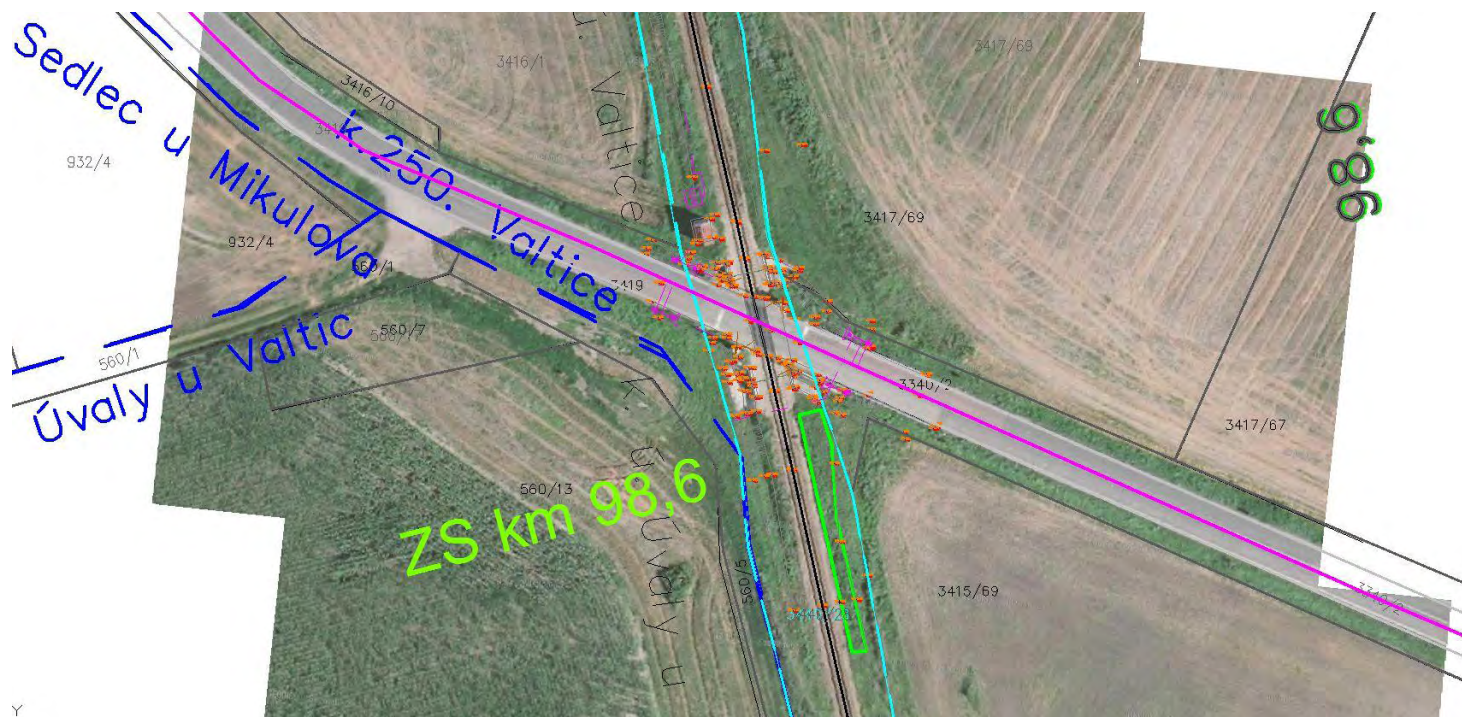
Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

X=-595261.8115 Y=-1209635.2904

X=-595268.4805 Y=-1209636.7990

X=-595248.3732 Y=-1209725.6888

X=-595241.8241 Y=-1209724.2167



ZS km 98,6

Určení: **kabelová trasa, přejezd km 98,595, propustky km 98,589, 98,602**

Plocha : 108 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : ze silnice I/40

Katastrální území: Valtice

Č. parcely: 3440/28

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

X=-595325.4822 Y=-1209314.0837

X=-595320.7490 Y=-1209335.0165

X=-595323.0674 Y=-1209335.3969

X=-595331.4936 Y=-1209297.5206

X=-595328.1496 Y=-1209296.6551

X=-595326.3041 Y=-1209302.2618



ZS km 99,6

Určení: **kabelová trasa, propustek km 99,769**

Plocha : 124 m²

Charakter plochy : nezpevněná, potřeba kácení

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z koleje

Katastrální území: Sedlec u Mikulova

Č. parcely: 779/1

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

Zvláštní opatření z hlediska ochrany přírody: Po dobu stavby propustku km 99,769 bude přítomna odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu §67 zák. s praxí v oboru, která bude provádět odborný přírodovědný dozor (biologický dozor).

X=-595847.4174 Y=-1208428.0320

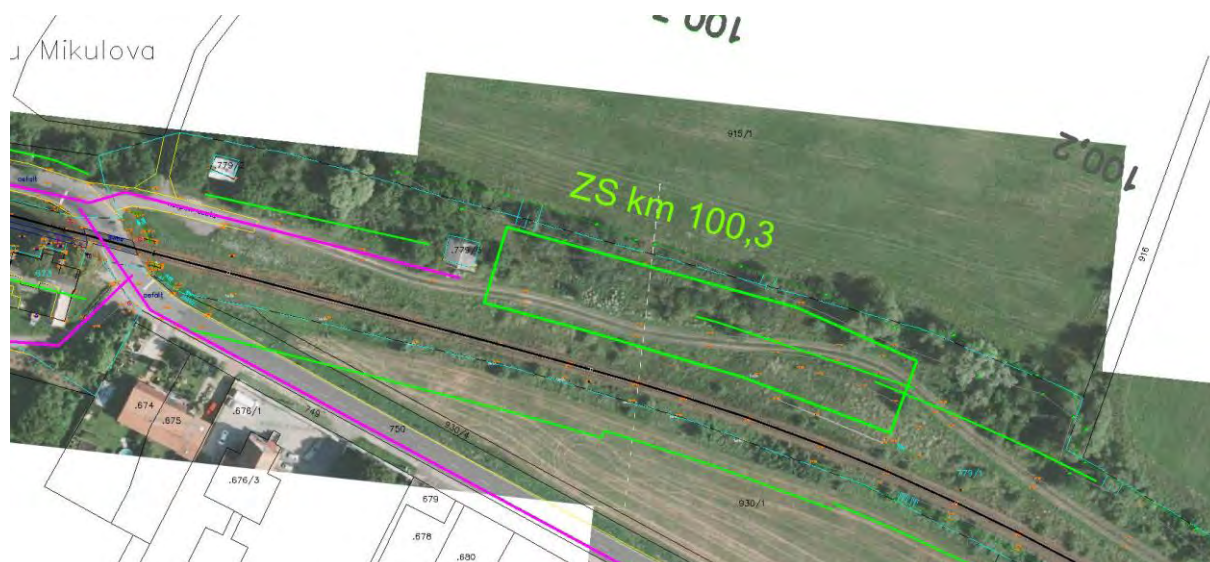
X=-595842.5871 Y=-1208425.4681

X=-595832.7755 Y=-1208433.3106

X=-595824.4734 Y=-1208442.4348

X=-595827.6432 Y=-1208445.5266

X=-595841.5304 Y=-1208432.1794



ZS km 100,3

Určení: **Plocha ZS Sedlec u Mikulova, skládková a montážní plocha**

Plocha : 2 408 m²

Charakter plochy : nepevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : po silnici I/40

Katastrální území: Sedlec u Mikulova

Č. parcely: 779/1

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

Zvláštní opatření z hlediska ochrany přírody: Po dobu stavby bude přítomna odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu §67 zák. s praxí v oboru, která bude provádět odborný přírodovědný dozor (biologický dozor). Plocha zařízení staveniště se po ukončení prací musí posoudit z biologického hlediska a navrhnout optimální způsob její rekultivace.

X=-596400.6352 Y=-1207966.8836

X=-596323.9552 Y=-1207988.1228

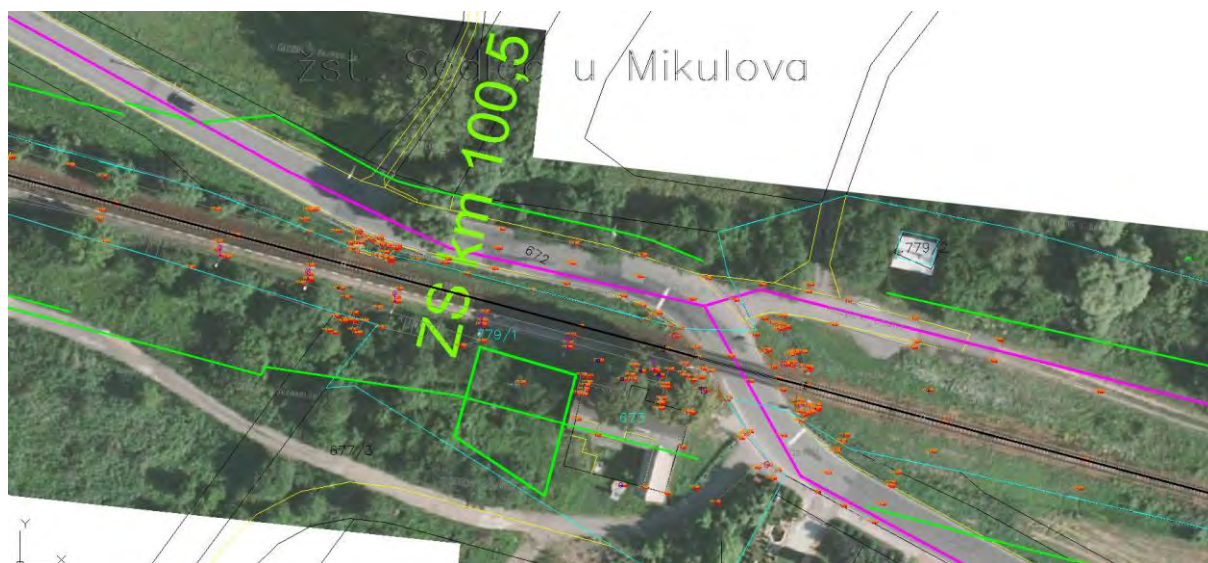
X=-596292.2831 Y=-1208002.2823

X=-596299.1592 Y=-1208021.4394

X=-596338.5410 Y=-1208006.4469

X=-596380.0065 Y=-1207994.1614

X=-596406.7281 Y=-1207986.9204



ZS km 100,5

Určení: **propustky km 100,424, km 100,497, přejezd km 100,431**

Plocha : 311 m²

Charakter plochy : nezpevněná, ochrana vzrostlé zeleně

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : po silnici I/40

Katastrální území: Sedlec u Mikulova

Č. parcely: 779/1

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

Zvláštní opatření z hlediska ochrany přírody: Po dobu stavby bude přítomna odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu §67 zák. s praxí v oboru, která bude provádět odborný přírodovědný dozor (biologický dozor). Plocha zařízení staveniště se po ukončení prací musí posoudit z biologického hlediska a navrhnout optimální způsob její rekultivace.

X=-596548.9150 Y=-1207967.2190

X=-596553.1197 Y=-1207982.2906

X=-596537.9463 Y=-1207992.1557

X=-596532.7363 Y=-1207971.8775



ZS km 102,2

Určení: **kabelová trasa, propustek km 101,139**

Plocha : 1 183 m²

Charakter plochy : nepevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : po koleji

Katastrální území: Sedlec u Mikulova

Č. parcely: 779/1

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

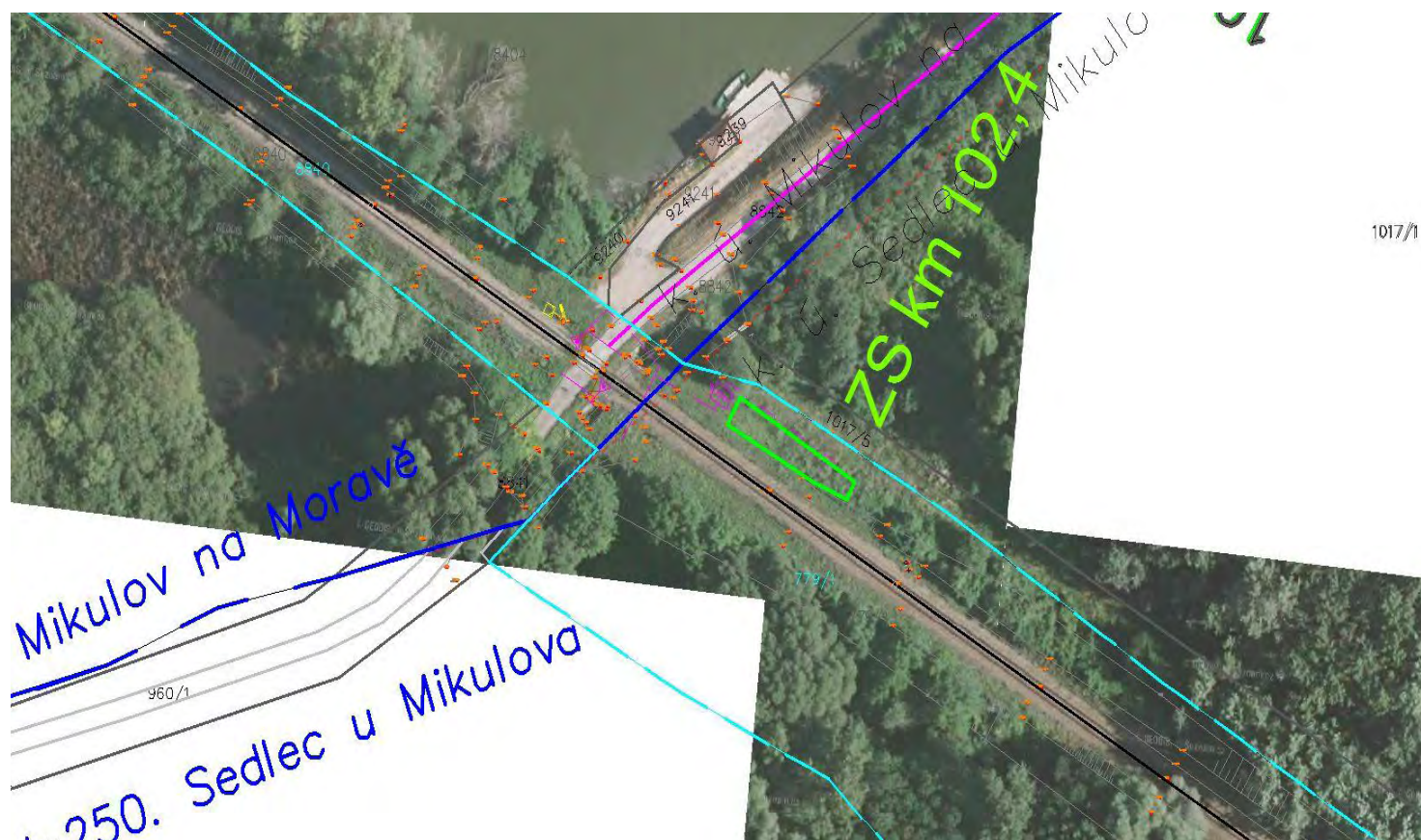
Zvláštní opatření z hlediska ochrany přírody: Po dobu stavby propustku km 101,139 bude přítomna odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu §67 zák. s praxí v oboru, která bude provádět odborný přírodovědný dozor (biologický dozor).

X=-598125.9923 Y=-1207243.6196

X=-598118.3210 Y=-1207231.2551

X=-598049.0321 Y=-1207273.7894

X=-598056.0849 Y=-1207286.4013



ZS km 102,4

Určení: **kabelová trasa, přejezd km 102,457, propustek km 102,452, most 102,596**

Plocha : 51 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : po účelové komunikaci od silnice I/40

Katastrální území: Sedlec u Mikulova

Č. parcely: 779/1

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

Zvláštní opatření z hlediska ochrany přírody: Po dobu stavby bude přítomna odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu §67 zák. s praxí v oboru, která bude provádět odborný přírodovědný dozor (biologický dozor). Plocha zařízení staveniště se po ukončení prací musí posoudit z biologického hlediska a navrhnout optimální způsob její rekultivace.

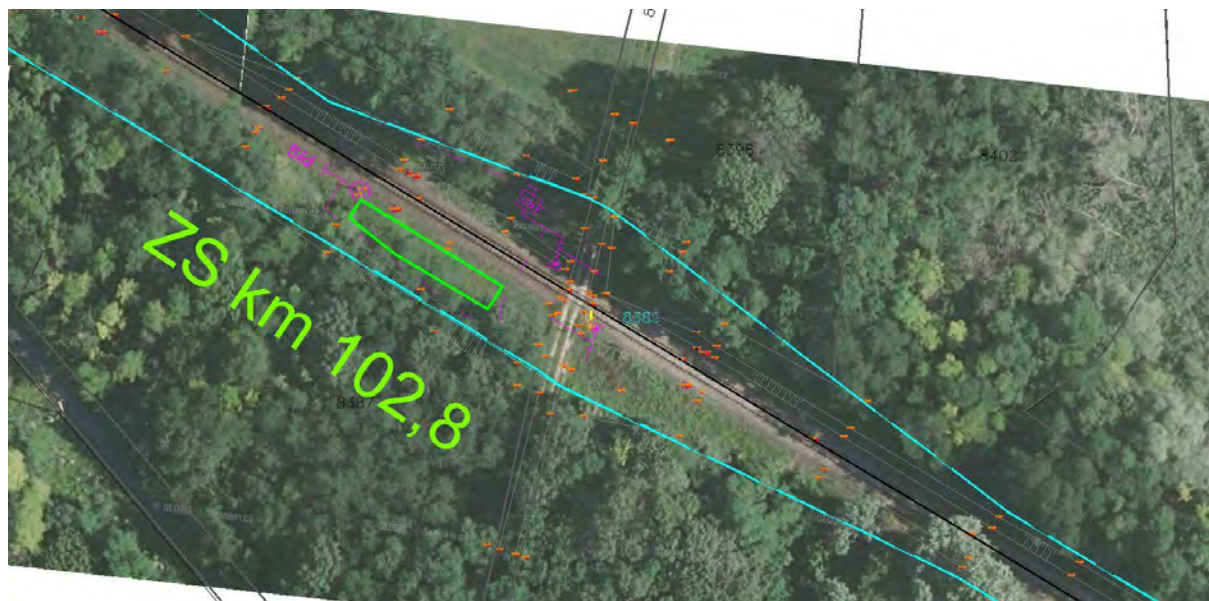
X=-598294.6319 Y=-1207108.5513

X=-598280.6078 Y=-1207116.4588

X=-598275.0111 Y=-1207118.9017

X=-598273.7244 Y=-1207116.4588

X=-598292.4446 Y=-1207104.7582



ZS km 102,8

Určení: **kabelová trasa, přejezd km 102,818, most km 103,417**

Plocha : 96 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : po koleji

Katastrální území: Mikulov

Č. parcely: 8389

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

Zvláštní opatření z hlediska ochrany přírody: Po dobu stavby bude přítomna odborně způsobilá fyzická nebo právnická osoba s autorizací k provádění hodnocení ve smyslu §67 zák. s praxí v oboru, která bude provádět odborný přírodovědný dozor (biologický dozor). Plocha zařízení staveniště se po ukončení prací musí posoudit z biologického hlediska a navrhnout optimální způsob její rekultivace.

X=-598651.5008 Y=-1206907.7195

X=-598658.1636 Y=-1206902.4488

X=-598656.4640 Y=-1206899.7992

X=-598635.5352 Y=-1206912.6164

X=-598637.6731 Y=-1206915.9795



ZS km 105,2

Určení: **kabelová trasa, přejezd km 105,193, propustek 105,199**

Plocha : 36 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : po ulici Vídeňské

Katastrální území: Mikulov

Č. parcely: 7914

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

X=-600640.8627 Y=-1205690.0123

X=-600636.0516 Y=-1205690.6071

X=-600622.5608 Y=-1205698.2900

X=-600623.5527 Y=-1205700.1735



ZS km 105,7

Určení: **kabelová trasa**

Plocha : 93 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z koleje

Katastrální území: Mikulov

Č. parcely: 7914

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

X=-601081.9651 Y=-1205352.2563

X=-601082.2958 Y=-1205340.9913

X=-601088.9078 Y=-1205333.9155

X=-601093.6344 Y=-1205337.7064



ZS km 106,1

Určení: **kabelová trasa, propustky km 106,062 km 106,225**

Plocha : 105 m²

Charakter plochy : nepevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z koleje

Katastrální území: Mikulov

Č. parcely: 7786

Druh pozemku: ostatní plocha

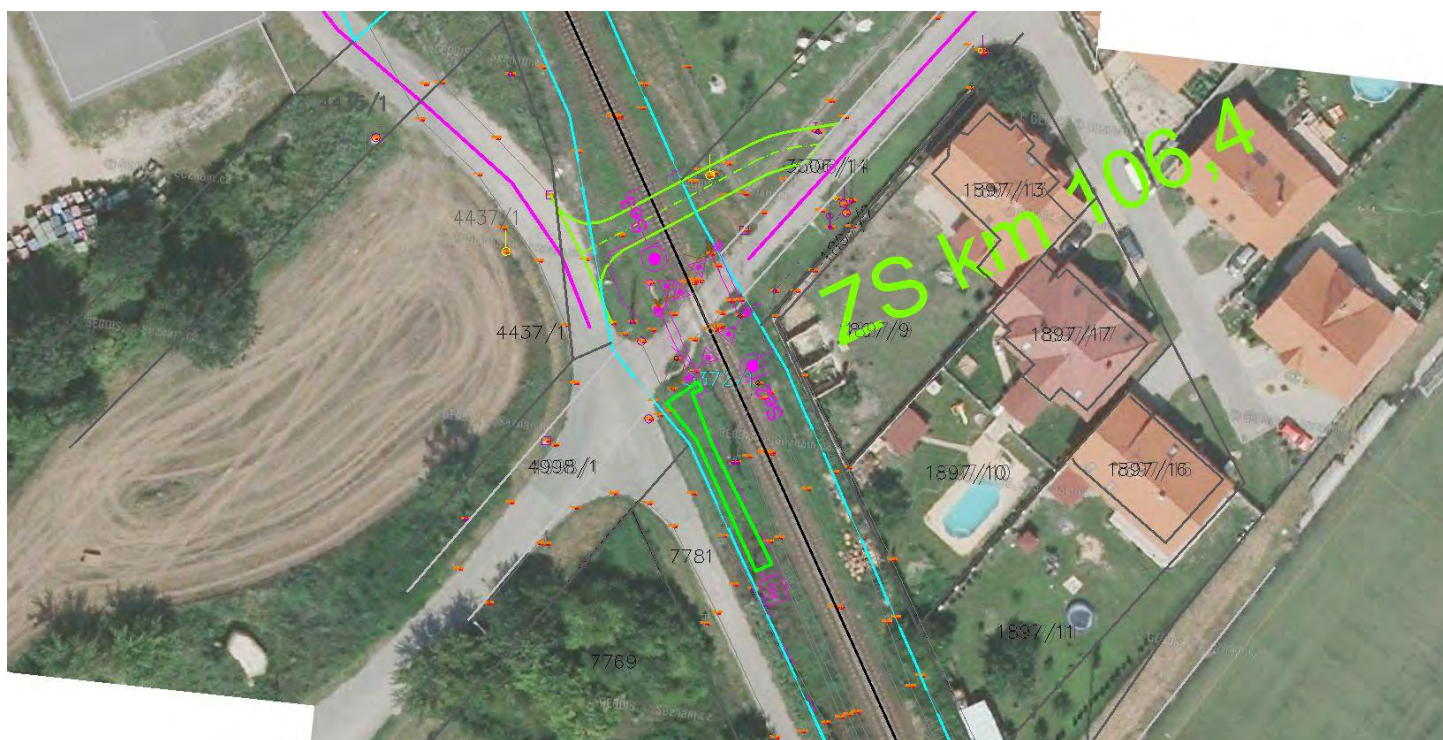
Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

X=-601255.3215 Y=-1205078.0753

X=-601257.8012 Y=-1205079.5019

X=-601271.3420 Y=-1205053.0651

X=-601267.4444 Y=-1205051.3004



ZS km 106,4

Určení: **kabelová trasa, přejezd km 106,411**

Plocha : 53 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : po ulici Republikánské obrany

Katastrální území: Mikulov

Č. parcely: 3372/1

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: SŽDC, s.o.

X=-601391.8564 Y=-1204786.0590

X=-601398.8593 Y=-1204770.6155

X=-601402.4119 Y=-1204766.2634

X=-601398.6224 Y=-1204763.7529

X=-601398.2728 Y=-1204764.6304

X=-601399.3582 Y=-1204765.1491

X=-601396.8799 Y=-1204771.4825

X=-601390.0471 Y=-1204785.2804



ZS km 106,6

Určení: **kabelová trasa, přejezd km 106,581, propustky km 106,576, km 106,585**

Plocha : 141 +876 m²

Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : po ulici Jiráskova

Katastrální území: Mikulov

Č. parcely: 3372/9

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: ČD, a.s.

X=-601490.0110 Y=-1204577.8978

X=-601485.4017 Y=-1204576.1701

X=-601476.1829 Y=-1204593.1583

X=-601484.9696 Y=-1204597.0454

X=-601527.1170 Y=-1204546.3617

X=-601511.3599 Y=-1204539.6429

X=-601504.0166 Y=-1204558.6001

X=-601492.6520 Y=-1204596.9512

X=-601502.6681 Y=-1204601.2867



ZS km 107,0

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

Plocha : 1 062 m²

Charakter plochy : zpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z areálu žst. Mikulov

Katastrální území: Mikulov

Č. parcely: 3372/9

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník pozemku: ČD, a.s.

X=-601712.9295 Y=-1204153.6940

X=-601685.0691 Y=-1204141.9515

X=-601672.9396 Y=-1204176.4217

X=-601700.2313 Y=-1204186.4597

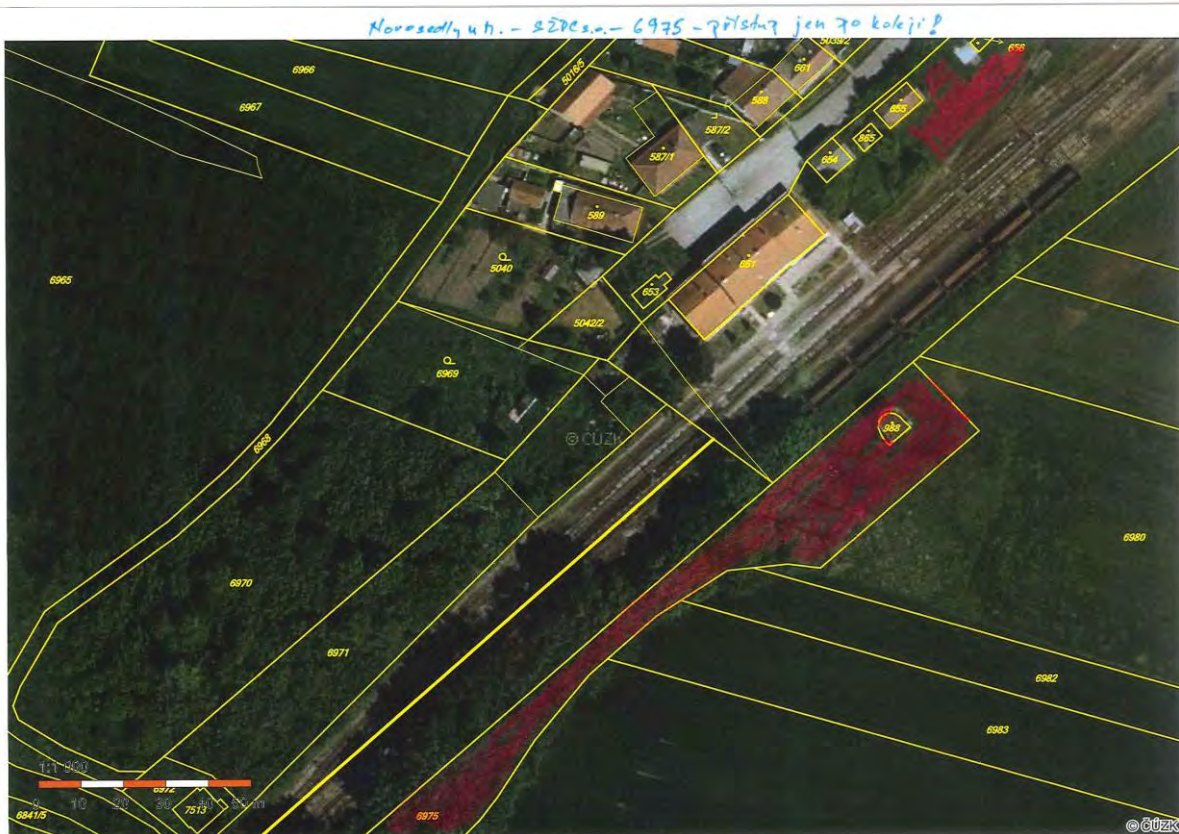
Pracovní vlaky dodavatelů mohou být umístěny po dohodě jednotlivých dodavatelů s žst. Mikulov, Valtice a Břeclav, v kolejišti těchto železničních stanic.

Skládková plocha s případnou stanicí recyklace štěrkového lože se projednává variantně na dvou lokalitách:

- ZS km 107,0 v žst. Mikulov – plocha parc. Č. 3372/9 ve vlastnictví ČD a.s.

- Plocha v blízkosti ZS 107,0 v žst. Mikulov - k.ú. Mikulov na Moravě / KN 4515/2 a 4515/1
TRANSBETON s.r.o., Slovanské náměstí 1177/9, Královo Pole, 61200 Brno - mobil: +420 602 653 356

Pro skladování vytržených kolejových polí byly v prostoru stavby jako vodítka pro zhotovitele vytipovány níže uvedené lokality. Zhotovitel, který vzejde z výběrového řízení, podle svých možností buď tyto plochy využije a pro tyto potřeby projedná s vlastníkem pozemků, nebo pro tento účel využije svých obvyklých lokalit.







1.2. Společné objekty a sdružené zařízení staveniště

S vybudování společných objektů pro účely zařízení staveniště se neuvažuje. Umístění vedení stavby se uvažuje v žst. Mikulov a v žst. Valtice.

1.3. Voda, kanalizace, energie, telefon

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

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

Předpokládané lhůty výstavby

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

1.3.1 Elektrická energie

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

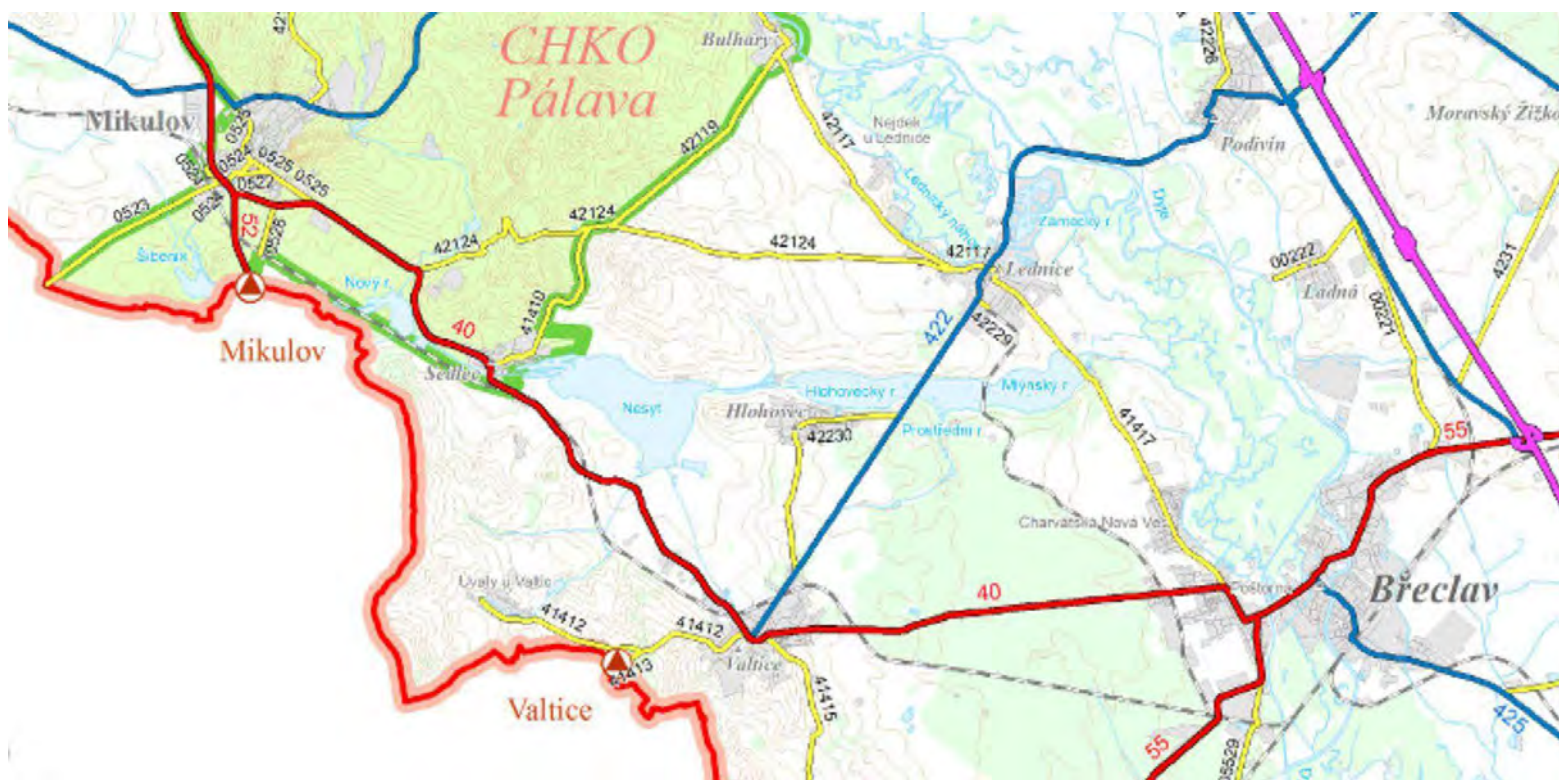
Podmínky připojení odběrného místa je nutno projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa tj. se SŽDC OŘ Brno SEE a se SŽD SŽE ÚS Brno.

1.4. Dopravní trasy

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

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

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



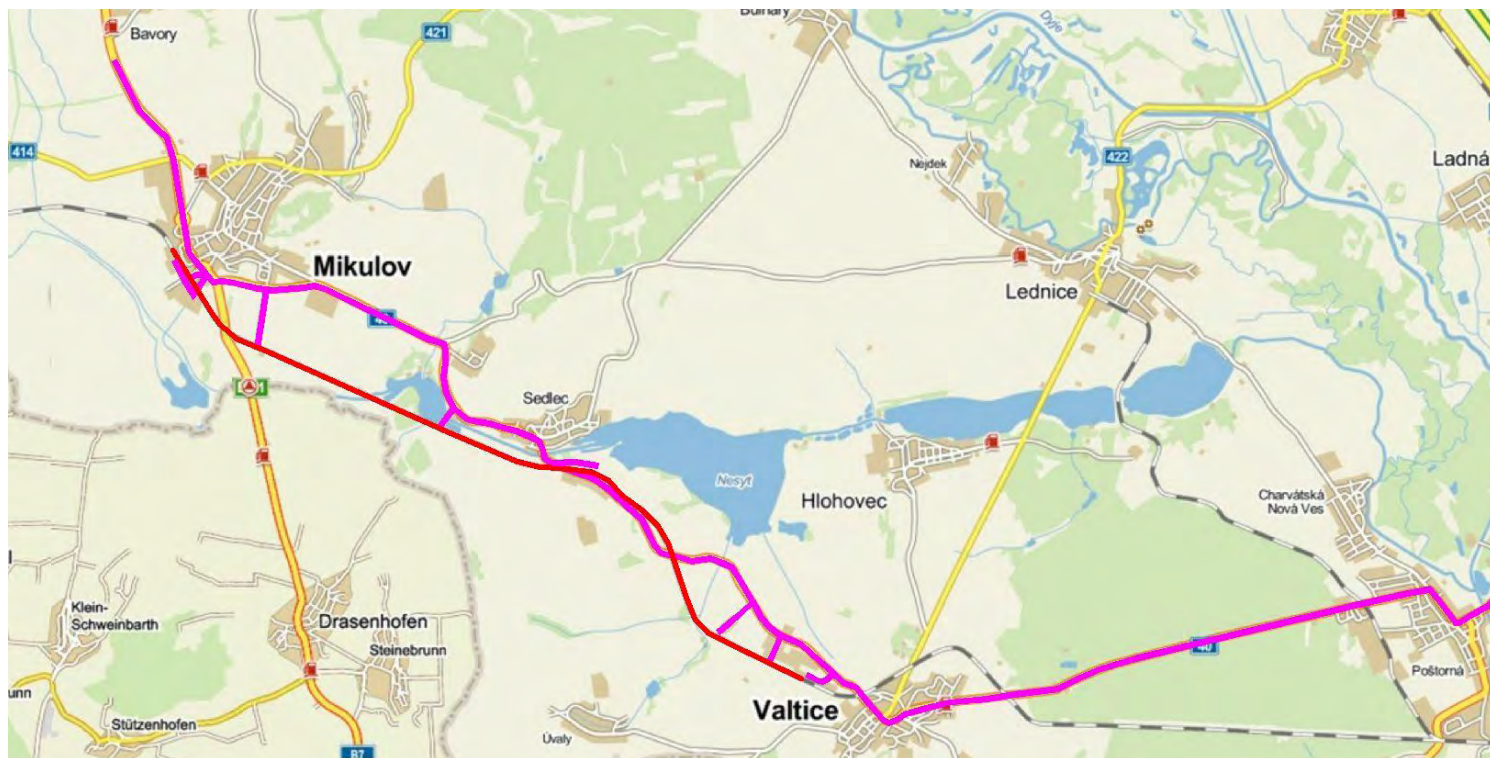


ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
ODBOR SILNIČNÍ DATABANKY A NDIC

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

K příjezdu na stavbu se použije jak kolejová doprava ze žst. Břeclav a žst. Valtice, tak také doprava silničními vozidly po silnicích I/40 Břeclav – Poštorná – Valtice – Mikulov, silnice II/414 Mikulov – Břeží, a účelových a polních komunikací v blízkosti stavby (trasy silniční dopravy fialovou čarou):

V žádném případě nebude pro stavbu využívána souběžná komunikace s tratí, kde je vybudovaná nová cyklostezka mezi km 102,457 – 106,412.



Při nutnosti uzavírání silničního provozu na železničních přejezdech tohoto traťového úseku budou tyto přejezdy uzavírány v zásadě postupně tak, aby nejbližší přejezd, kde je možné realizovat objízdnu trasu, byl v provozu a následně se tento přejezd uzavře a objízdna trasa bude vedena po přejezdu předtím uzavřeném. Přejezdy vedoucí do polností budou uzavřeny bez možnosti objíždky po dohodě s uživatelem tohoto přejezdu tak, aby byly splněny agrotechnické lhůty pěstovaných zemědělských kultur.

Městský úřad v Mikulově, ani dopravní inspektorát PČR nesouhlasí s použitím cyklostezky vedoucí po souběžné jako objízdny trasy při rekonstrukcích tří posledních silničních přejezdů (km 105,193, km 106,412 a km 106,581). Proto při trvalé výluce železničního traťového úseku se pro převedení silničního provozu přes stavební jámu zřídí provizorní jednoruhové komunikace řízené světelnou

signalizací v jejich těsné blízkosti s povrchem ze zavibrované recyklované živice. Vyobrazení těchto komunikací je na str.15, 18, 19 této části dokumentace.

V rámci stavby je třeba realizovat výstavbu dvou přejezdů silnice I. třídy - I/40 (km 100,431 a km 98,595). Vzhledem k tomu, že je zde nutné trhat i pokládat ucelená kolejová pole, není možné tyto práce realizovat po polovinách šířky komunikace. Kolejová pole se budou trhat (a později i nová pokládat) postupně a kontinuálně v celém traťovém úseku, takže se to přejezdů bude týkat také postupně, až na ně „přijde řada“.

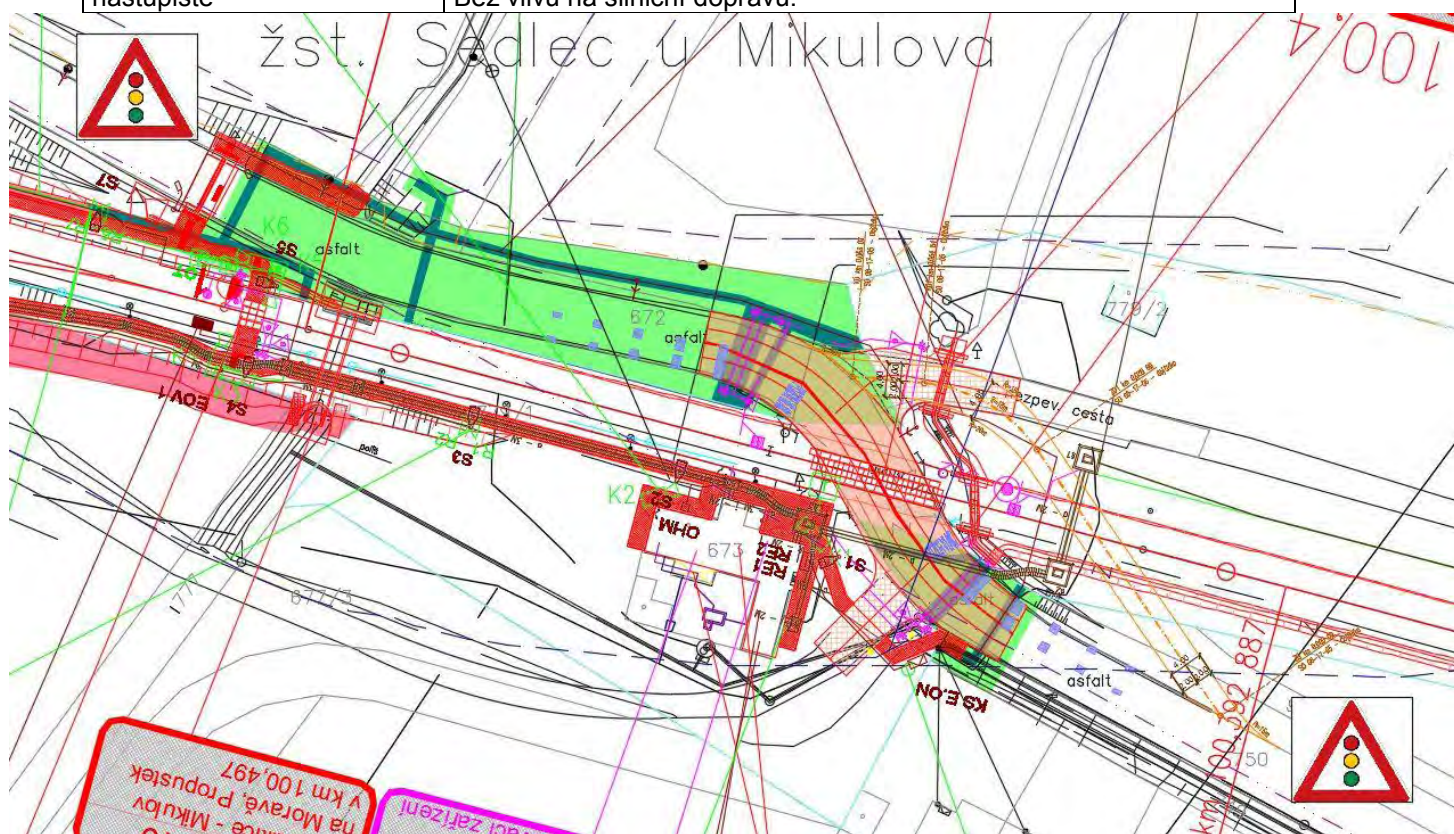
Proto dojde cca ke třem výlukám silnice I/40 u každého z těchto dvou přejezdů:

- Demontáž přejezdové konstrukce a vytržení kolejových polí – objížďka přes Lednici.
- Po této demontáži se otvor v silnici vyplní štěrkem a zavibruje pro možnost poježdění silničním provozem se sníženou rychlostí (nerovnost vozovky, práce na silnici, snížení nejvyšší rychlosti). V této době se v celém traťovém úseku pracuje na železničním svršku a štěrkovém loži, mostech, propustcích a nástupištích v zastávkách.
- Práce na železničním spodku, odvodnění – zde by to bylo možné konat práce po polovinách (s opětným záhozem na geotextilii a zavibrováním), nebo konat práce v celku s objížďkou přes Lednici. Potom by bylo vhodné předřadit tuto výluku výluce poslední:
- Pokládka štěrku, nových kolejových polí a montáž nové přejezdové konstrukce s propojením silničního krytu - objížďka přes Lednici.

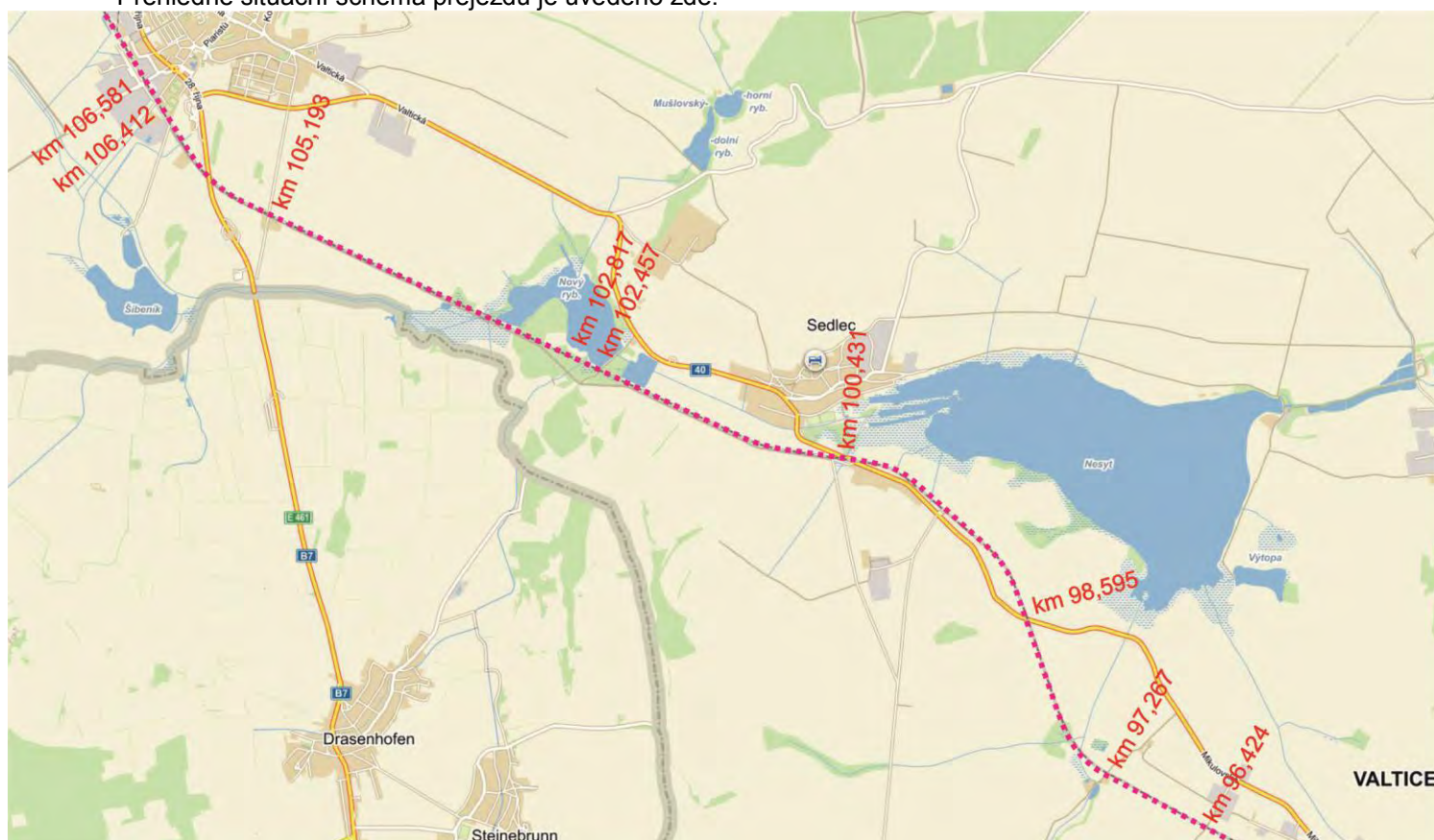
Přejezdy:

| | |
|------------|--|
| km 96,424 | Přejezd do polností a k objektu bydlení. Nutnost dohody s uživateli o opatřeních při uzávěře přejezdu. K polnostem je možný přístup i od zástavby Valtic z rakouské strany trati. Viz Obr.1. |
| km 97,267 | Při uzávěře přejezdu je přístup k Úvalskému mlýnu možný po asfaltové cestě přes Úvaly, k polnostem a zástavbě Za Bažantnicí od ulice Mikulovské, silnice I/40. Viz Obr.1. Zhotovitel projedná a vyznačí objížďky. |
| km 98,595 | Přejezd silnice I/40 může být realizován za krátkodobých výluk s objížďkou přes Lednici a s přístupem do lokalit Úvaly a Ovčárna z Valtic, po rakouské straně trati. Viz Obr.2. Zhotovitel projedná a vyznačí objížďky. |
| km 100,431 | Přejezd silnice I/40 bude realizován pro okamžiky vytržení a opětného položení kolejových polí v prostoru přejezdu za dvou krátkodobých výluk (2x noční výluka o víkendu SO-NE) s objížďkou přes Lednici a s přístupem do lokalit Úvaly a Ovčárna z Valtic, po rakouské straně trati. Viz Obr.2. Zhotovitel projedná a vyznačí objížďky. Pro období výstavby a při trvalé výluce železničního traťového úseku bude výstavba propustků, chodníku přejezdu a silničních komunikací realizována s převedením silničního provozu mimo stavební jámu provizorní jednopruhovou komunikací řízenou světelnou signalizací v jeho těsné blízkosti. – viz vyobrazení níže. V rámci dopravních opatření je nutné vymežit koridor pro pěší a cyklisty během stavby tak, aby nemohlo dojít k jejich vstupu na staveniště, kontaktu se staveništní technikou a staveništním provozem. |
| km 102,457 | Přejezd do polností a k vodní ploše Nového rybníka. Nutnost dohody o opatřeních s uživateli rybníka a polností při uzávěře přejezdu. |
| km 102,817 | Přejezd k loveckému zámečku. Nutnost dohody s uživateli o opatřeních při uzávěře přejezdu. |
| km 105,193 | Při uzávěře přejezdu bude areál za tímto přejezdem přístupný mimo vždy dohodnuté krátkodobé výluky přejezdu na konkrétní práce s uživatelem areálu. Výluky na trháni koleje, pokládku nové koleje a montáž přejezdové konstrukce je možné realizovat o víkendech. Při trvalé výluce železničního traťového úseku bude nová přejezdová |

| | |
|--|--|
| | konstrukce realizována s převedením silničního provozu mimo stavební jámu provizorní jednopruhovou komunikací řízenou světelnou signalizací v jeho těsné blízkosti. |
| km 106,412 a km 106,581 | Přejezd v km 106,412, ul. Republikánské obrany, je ve správě MěÚ Mikulov a přejezd v km 106,581, ul. Jiráskova, je ve správě SÚS JmK. Vyluka těchto přejezdů bude řešena za jejich silniční vyluky při trvalé výluce železničního traťového úseku s převedením silničního provozu mimo stavební jámu provizorní jednopruhovou komunikací řízenou světelnou signalizací v jeho těsné blízkosti. |
| Sedlec u Mikulova, přechod pro pěší v km 100,856 | Bez vlivu na silniční dopravu. |
| Sedlec u Mikulova, přístupové chodníky na nástupiště | Bez vlivu na silniční dopravu. |

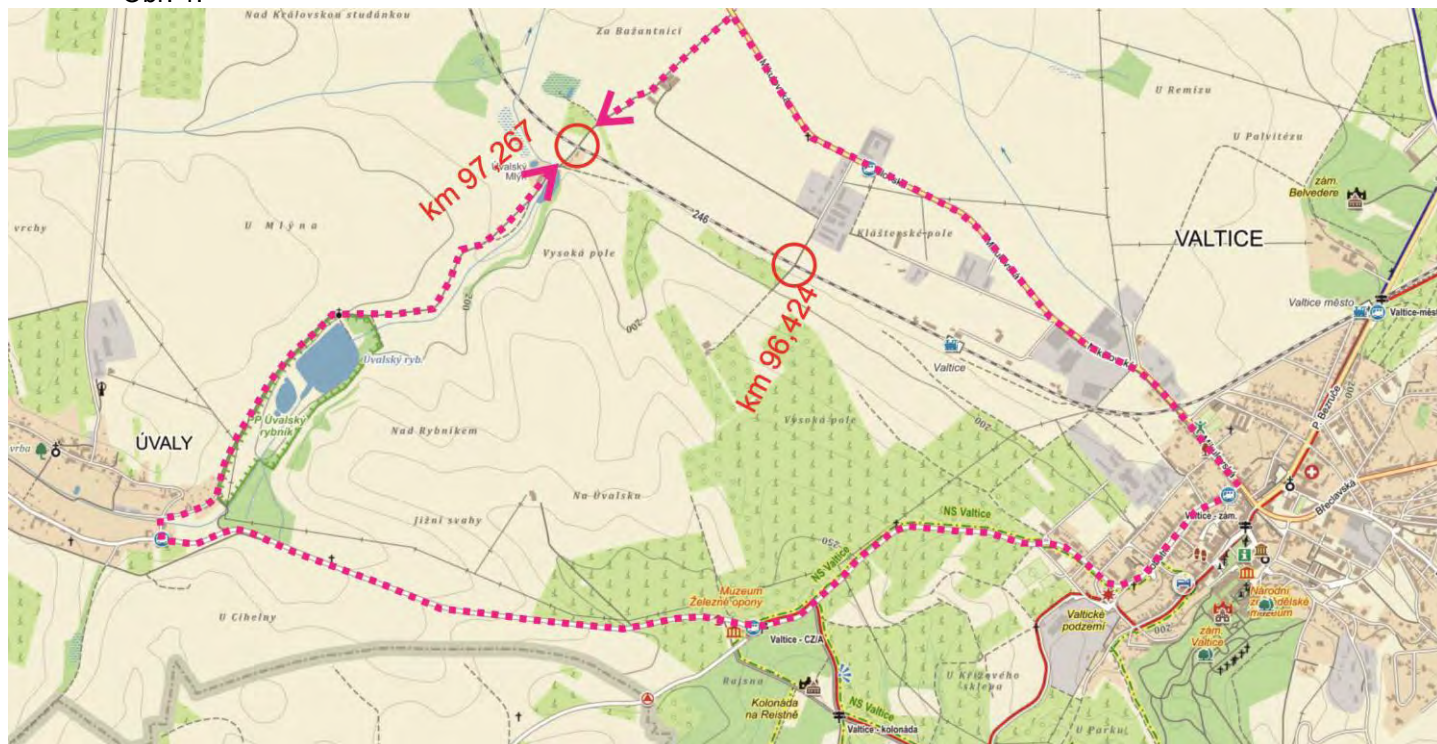


Přehledné situační schéma přejezdů je uvedeno zde:

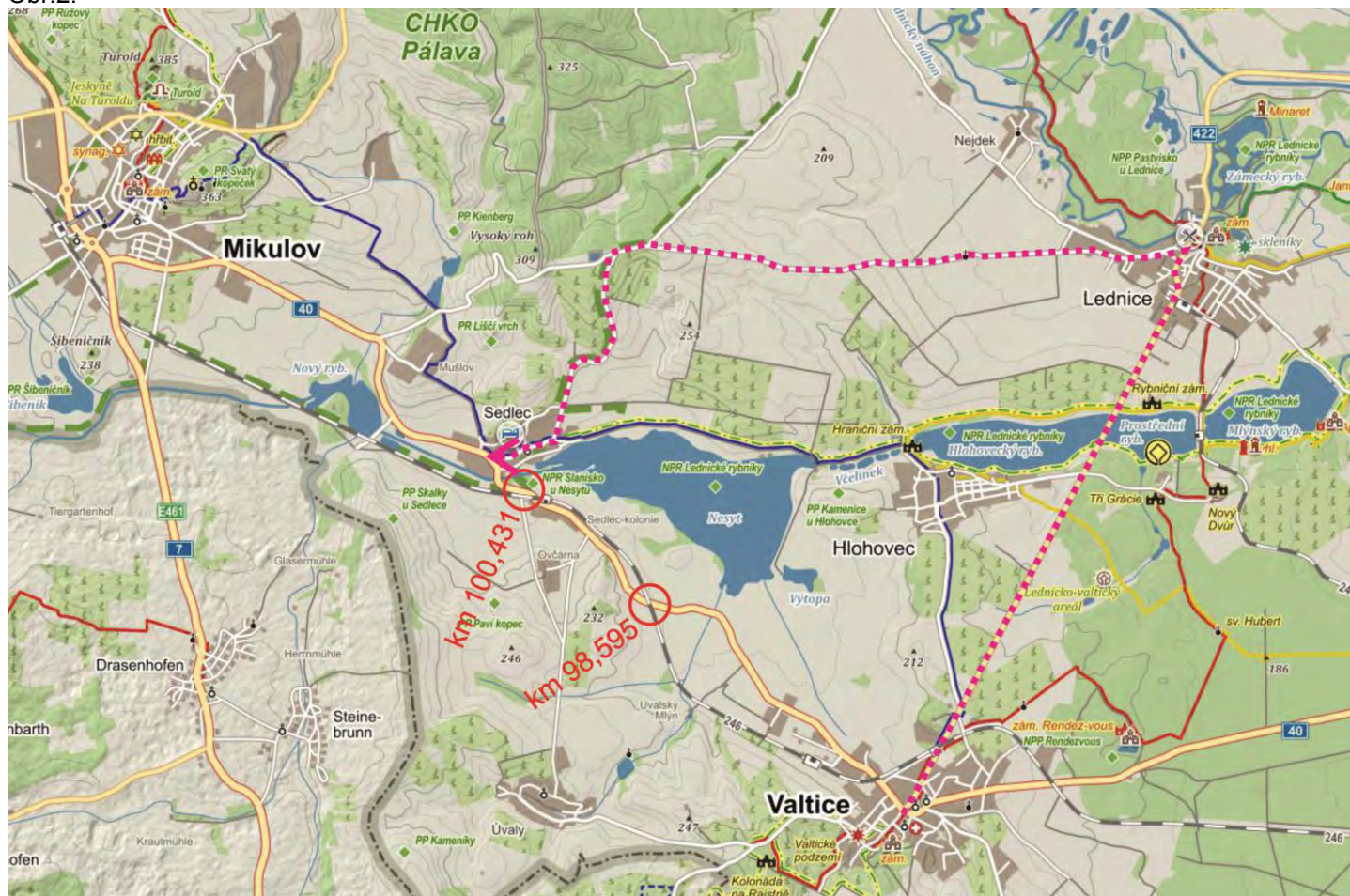


Podrobnější vyobrazení při uzavěrah přejezdů:

Obr. 1:



Obr.2:



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

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

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

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

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

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

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



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

Plochy ZS a komunikace (poľní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovňají, 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.

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

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

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací pro základy trakčního vedení a pro kabelové trasy, je nutné brát zřetel na stávající pozemní 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.

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 či strojní techniky.

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

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

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

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

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

Při výstavbě je nutné respektovat ochranná pásma:

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

Bezpečnostní pásmo VTL plynovodů DN 80 a DN 100 – 15m

Bezpečnostní pásmo VTL plynovodů DN 150, DN 200 a DN 250 – 20m

Bezpečnostní pásmo VTL plynovodů DN 300, DN 400 a DN 500 – 40m

Ochranné pásmo VTL plynovodů – 4m

Ochranné pásmo nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek – 1m

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

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

do 35 kV – 10m

do 110kV – 15m

do 220kV – 20m.

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

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

Sociální náležitosti

-lékařská služba v Mikulově a v Břeclavi

-policejní stanice v Mikulově a v Břeclavi

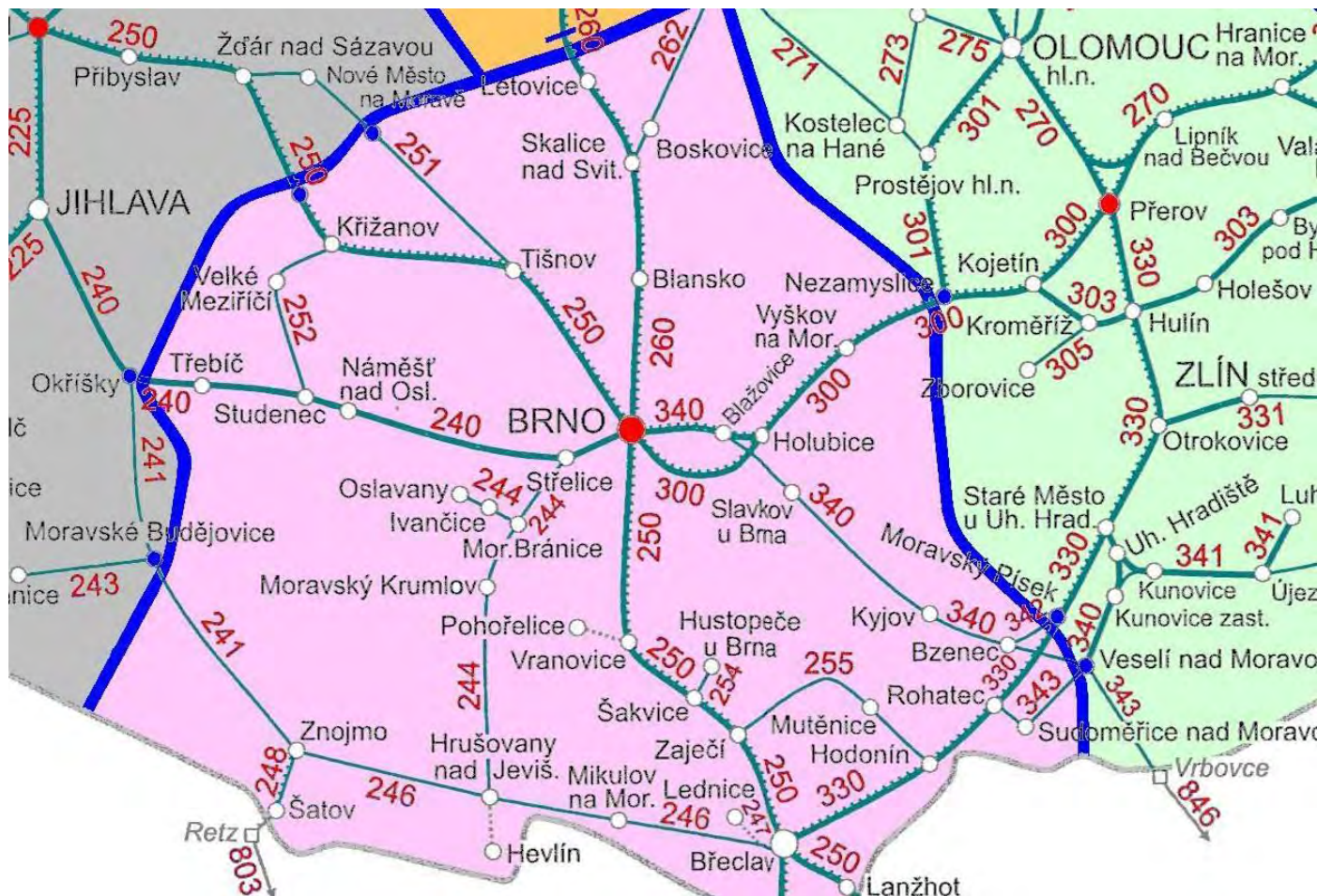
-hasičská záchranná stanice v Mikulově a v Břeclavi

Požární bezpečnost

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního

stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku.

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



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

- ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239
- informovat územně příslušné operační a informační středisko hasičského záchranného sboru č. tel. 112
- informovat prostřednictvím operačního střediska HZSP SŽDC - JPO Brno provozního dispečera pro řízení provozu Centrálního dispečerského pracoviště, který řídí provoz v 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 secvičena požární hlídka a bude zde vedena požární kniha, kde budou vedeny veškeré informace o stavu a kontrolách hasebních prostředků a veškerých hasebních zásazích. Knihu kontroluje Technický dozor investora a musí být vždy k dispozici kontrolám ze strany požárních orgánů. 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. 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. Seřazené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřazením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřazené 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 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 částeczek 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 pomoci vytěžením 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 pořádit 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 živíci
- 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.

1. Dopravní technologie po dobu výstavby

1. 1. Valtice (mimo) – Mikulov na Moravě (včetně)

Popis stavby

Stavební rozsah optimalizace tratě je vymezen do úseku Valtice (mimo) – Mikulov na Moravě (včetně). Nové traťové zabezpečovací zařízení je navíc realizováno také v úseku Mikulov na Moravě – Novosedly. Do tohoto úseku spadají také stavby přejezdů, které byly původně připravované jako samostatné stavby.

Zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby: 01. 03. 2018.

Ukončení stavby: 15. 10. 2018.

Doba trvání stavby: 229 dní.

Ostatní části dokumentace jsou zpracovány podle původního časového harmonogramu (1. 5. 2018 – 15. 12. 2018). Tato změna byla oznámena zpracovateli v závěru prací na projektové dokumentaci.

Časový harmonogram je uveden na následující straně:

| | náplň | trvání | rok/měsíc r. 2018 | | | | | | | | | | | | rok/měsíc r. 2019 | | | | | |
|-----------------------------|--|---------------------------|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----------------------|---|---|---|---|---|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| S.P.0 pozemní objekty | Výstavba areálu ZS, demolice pozemního objektu v žst. Mikulov, kácení | 1.3.-31.3.2018 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | demolice | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | výstavba nového objektu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | schnutí montáž technologie | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S.P.1 | Břeclav - Znojmo 2. stavba SO mostů, žel spodku, svršku, | 1.4.-31.8.2018 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Odebrání mezipražcového šterku čistíčkou ŠL, demontáž kolejových polí, urovnání zbylého šterku pro budoucí provoz staveništních vozidel a techniky. S demontáží polí postupná demontáž přejezdových kosnů (noční hodiny s objíždkami) zasypání šterkem a zahutnění pro silniční provoz. Postupná ochrana všech křížujících inženýrských sítí (plyn, voda, kanalizace, silno, slaboproud,...) v železničním tělese vhodným technickým opatřením (zapanelování do šterkopiskové podkladní vrstvy, speciální opatření...). Vytýčení stávajícího vodovodu v úseku km 95,820 (VB Valtice) - 97,450. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | sčítavacích kabelů pro vymístění prostoru pro realizaci přečistky podélného vedení vodovodu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 97,450. Teprve po jejím zprovoznění je možno provádět zemní práce v koruně železničního tělesa, kde je v tomto úseku v provozu stávající | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, přejezd v km 96,424 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 96,893 | 2,5 měsíce | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 97,191 | 2,5 měsíce | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, přejezd v km 97,267 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Most v km 97,544 | 12 týdnů | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 97,625 | 14 dní | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 97,801 | 14 dní | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 98,589 | sanace ? týdnů | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, přejezd v km 98,595 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 98,602 | sanace ? týdnů | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 99,769 | vlastní přístup | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 100,422 | 10 týdnů | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 100,422, silniční | 10 týdnů | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, přejezd v km 100,431 | provizorní objížďka | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 100,497 | 10 týdnů | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Zst. Sedlec u Mikulova, přechod pro pěší v km 100,515 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Zst. Sedlec u Mikulova, přístupové chodníky na nástupiště | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 101,139 | 14 dní | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 102,452 | 14 dní | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, přejezd v km 102,457 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Most v km 102,596 | bez pilot | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, přejezd v km 102,817 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Most v km 103,417 | piloty z obou stran týden | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, přejezd v km 105,193 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 105,199 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 106,062 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, přejezd v km 106,412 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, Propustek v km 106,576 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | T.ú. Valtice - Mikulov na Moravě, přejezd v km 106,581 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Zst. Mikulov na Moravě, Propustek v km 107,157 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pokládka svršku, kompletace všeho zařízení. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S.P.2 | kompletace, zkoušení zab. zařízení, dokončovací práce | 1.9.-30.9.2018 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | výluka traťového úseku a žst. Mikulov | 1.4.-30.9.2018 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Dokončovací práce, 3.podbití,měření,... (nejpozději do 30.4.19) | 1.10.18 - 30.4.19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Zpracování DSP, geodetická DSPS (nejpozději do 31.5.19) | 1.10.18 - 31.5.19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Náhradní autobusová doprava Břeclav - Novosedly | 1.4.-30.9.2018 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Zkušební provoz - 9 měsíců (předpoklad) | 1.10.18 - 30.6.19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Členění stavebních prací

Stavební práce budou probíhat v roce 2018. Z hlediska stavebních postupů jsou členěny do dvou základních stavebních etap, kterým bude předcházet přípravné období.

Postupy prací si vynutí nepřetržitou výluku traťové koleje. Vzhledem k tomu, že se jedná o jednokolejnou trať, bude během nepřetržitých výluk za vlaky Os zavedena náhradní autobusová doprava a nákladní vlaky pojedou odklonovou trasou. Oproti přípravné dokumentaci došlo ke komplikacím při výstavbě mostních objektů. Pro práce na těchto objektech nebylo příslušnými orgány vydáno povolení na využívání

souběžné komunikace. K mostním objektům tak bude přístup pouze z tělesa dráhy, a proto nebude možné provádět výstavbu všech objektů současně.

Stavba je rozdělena do následujících stavebních postupů:

- SP 0 – Přípravné práce;
- SP A – Výstavba pozemních objektů;
- SP 1 – Výstavba, úsek Valtice (mimo) – Mikulov na Moravě (včetně);
- SP 2 – Kompletace a zkoušení zabezpečovacího zařízení;

V závěrečném období od 01. 10. 2018 do 15. 10. 2018 budou probíhat dokončovací práce, které nebudou mít vliv na výluky a provoz.

Stavební postup SP 0

| Přípravné práce | |
|--------------------------|---|
| Místo | <i>Obvod a ochranné pásmo dráhy v traťovém úseku Boří les – Valtice</i> |
| Rozsah prací | <i>V tomto přípravném stavebním postupu SP0 se v realizovaném úseku provedou práce, které je možno realizovat bez omezení železniční dopravy a které jsou nezbytné pro hladký nástup hlavních stavebních prací v rámci výlukových činností následujících stavebních postupů. Jedná se zejména o zřízení areálů zařízení stavenišť, zřízení skládkových ploch, navážka prvního nezbytného materiálu, nájezd techniky, geodetické a vytyčovací práce, práce na montážních základnách a v dílnách, přeložky inženýrských sítí mimo železniční kolejiště. Mohou být zahájeny práce na stavebních úpravách objektů;</i> <i>V tomto postupu bude provedena také demolice pozemního objektu v ŽST Mikulov na Moravě (viz SP A);</i> |
| Délka stavebního postupu | <i>31 dnů, 01. 03. 2018 až 31. 03. 2018</i> |
| Výluky koleje | Bez nároku |
| Výluky zab. zař. | Bez nároku |
| Odstavení mechanismů | <i>Bez požadavků na odstavení mechanismů;</i> |
| Přístup ke staveništi | <i>Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách;</i> |
| Činnost zab. zař. | <i>Bez požadavků na úpravu činnosti zabezpečovacího zařízení;</i> |
| Omezení rychlosti | <i>Bez požadavků na omezení rychlost;</i> |
| Dopravní opatření | Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření; |

Stavební postup SP A

| | |
|--------------------------|--|
| Délka stavebního postupu | <i>31 dnů, 01. 03. 2018 až 31. 03. 2018 – demolice</i> <i>61 dnů, 01. 04. 2018 až 31. 05. 2018 – výstavba nového objektu</i> <i>31 dnů, 01. 06. 2018 až 31. 06. 2018 – schnutí</i> <i>61 dnů, 01. 07. 2018 až 31. 08. 2018 – montáž technologie</i> |
|--------------------------|--|

Stavební postup SP 1

| Výstavba, úsek Valtice (mimo) – Mikulov na Moravě (včetně) – Novosedly (ostatní profese) | |
|---|--|
| Místo | <i>Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Valtice – Novosedly</i> |
| Rozsah prací | <p><i>V tomto SP 1 se realizují práce v celém úseku Valtice (mimo) – Mikulov na Moravě (včetně), včetně přejezdů, mostů a dalších železničních profesí za výluky železničního provozu;</i></p> <p><i>V úseku Mikulov na Moravě (včetně) – Novosedly (mimo) proběhne výstavba nového traťového TZZ spolu snovými PZS včetně dalších drobných úprav;</i></p> <p><i>V ŽST Novosedly bude provedena úvazka TZZ na stávající SZZ;</i></p> |
| Délka stavebního postupu | <i>153 dnů, 01. 04. 2018 až 31. 08. 2018</i> |
| Výluky koleje | <i>Nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Valtice – Novosedly;</i> |
| Výluky zab. zař. | - |
| Odstavení mechanismů | <i>ŽST Mikulov na Moravě;</i> |
| Přístup ke staveništi | <i>Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách;</i> |
| Činnost zab. zař. | - |
| Omezení rychlosti | - |
| Dopravní opatření | <p><i>Jízdy vlaků mezi ŽST Valtice a ŽST Mikulov na Moravě zrušeny;</i></p> <p><i>Za Os vlaky zavedena NAD v úseku Břeclav – Novosedly;</i></p> <p><i>Všechny nákladní vlaky v úseku Valtice – Novosedly odřeknuty, zátěž odkloněna po trase Břeclav – Brno – Hrušovany n. J;</i></p> |

Oproti přípravné dokumentaci byl tento stavební postup výrazně prodloužen, a to především kvůli výstavbě mostních objektů. Práce nebudou moci probíhat současně na všech mostních objektech v dotčeném úseku, a proto bude nutné tento postup prodloužit přibližně o 2 měsíce oproti původně předpokládanému stavu.

Stavební postup SP 2

| Kompletace a zkoušení zabezpečovacího zařízení | |
|---|---|
| Místo | <i>Obvod a ochranné pásmo dráhy v rozsahu Valtice – Novosedly</i> |
| Rozsah prací | <i>V tomto stavebním postupu SP 2 bude již probíhat kompletace a zkoušení zabezpečovacího zařízení; Převážná část prací v tomto SP 2 již bude realizována uvnitř nových objektů, přičemž většina prací v obvodu dráhy bude dokončena v rámci předchozího SP 1;</i> |
| Délka stavebního postupu | <i>30 dnů, 01. 09. 2018 až 30. 09. 2018;</i> |
| Výluky zab. zař. | <i>Nová SZZ, TZZ a PZS zprovožňována postupně;</i> |
| Odstavení mechanismů | <i>ŽST Mikulov na Moravě;</i> |
| Přístup ke staveništi | <i>Kolovými vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách;</i> |
| Činnost zab. zař. | <i>-</i> |
| Omezení rychlosti | <i>Dle potřeby v místech, kde bude probíhat kompletace zab. zař.;</i> |
| Dopravní opatření | <i>V tomto stavebním postupu již trať bude průjezdná, ale pouze v omezeném režimu; Za osobní vlaky pokračující NAD v úseku Břeclav – Novosedly; Všechny nákladní vlaky v úseku Valtice – Novosedly odřeknuty, zátěž odkloněna po trase Břeclav – Brno – Hrušovany n. J;</i> |

Návrh dopravních opatření v osobní dopravě – zavedení NAD

Náhradní autobusová doprava v úseku Valtice – Mikulov na Moravě bude zavedena během stavebních postupů SP 1 a SP 2. Celkem zde NAD bude vedena **po dobu 183 dnů a vlaky budou nahrazeny v úseku Břeclav - Novosedly**.

Polohy zastávek NAD budou stanoveny dle dlouhodobě zavedené praxe.

Alternativní návrh dopravních opatření v nákladní dopravě (nenacenená varianta)

Ačkoliv je uvažováno se spuštěním nákladní dopravy až současně s dopravou osobní, tedy po 6 měsících, není nere realizovatelné, aby provoz nákladních vlaků byl umožněn v měsíčním předstihu. Bude věcí vysoutěženého zhotovitele, jakým způsobem k provozu nákladních vlaků přistoupí, jak jej zajistí a projedná. Projektanti ale nemohou přesně předpovědět, v jakém stavu bude nové zabezpečovací zařízení měsíc před plánovaným zprovozněním.

Pokud by nové zabezpečovací zařízení již bylo ve stavu, kdy by byla kontrolována poloha výhybek a na hlavních návěstidlech bylo možné stavět Přivolávací návěst, tak by provázení nákladních vlaků nepředstavovalo výrazný problém. V takovém případě by po dobu jízdy nákladního vlaku byly přerušeny práce na kompletaci či zkoušení nového zabezpečovacího zařízení, přičemž nákladní vlaky by mohly být vedeny tak, aby nikde v revitalizovaném úseku nekřížovaly, což by vzhledem k absenci osobní dopravy nebylo nijak omezující.

Pokud by nové zabezpečovací zařízení bylo i po 5 měsících výstavby zcela nefunkční, tak byla projektanty nadnesena možnost, že by nákladním vlakům mohl být každý den umožněn průjezd úseku Valtice – Novosedly ve dvou 4hodinových oknech (od 6:00 do 10:00 a od 18:00 do 22:00). Nákladní vlaky by byly vedeny úsekem Valtice – Novosedly „mezistaničně“, což by opět vzhledem k absenci osobní dopravy bylo možné. Jednou z možností, jak zabezpečit jízdy těchto vlaků, by bylo opatřit nové výhybky číslo 1, 2, 3, 6, 7 v ŽST Mikulov na Moravě a 1, 2 v ŽST Sedlec u Mikulova provizorními výměnovými a odtlačnými zámkami a v některé z dopravních

kanceláři zřídit například provizorní tabuli s klíči. Výpravčí by pak mohl do inkriminovaného úseku pustit vlak pouze tehdy, když by měl na předepsaném místě všechny potřebné klíče, díky čemuž by věděl, že všechny pojižděné výhybky jsou uzamčeny v požadované poloze. **Nákladní vlaky by pak úsekem mohly projet tehdy, pokud by byly vybaveny patřičným rozkazem ve znění dle předpisu SŽDC D1 (odstavců 1007 a 1008).** Nicméně realizace takového opatření si vyžaduje vyčlenění přibližně 4 dopravních zaměstnanců, jejichž přítomnost by musel zajistit zhotovitel stavby. Dopravní zaměstnanci by kromě uzamykání výhybek a předávání klíčů sloužili jako dohled nad nezabezpečenými výhybkami v době provozu nákladních vlaků, přičemž by zároveň zjišťovali volnost trati.

Tyto postupy jsou jen jedny z mnoha možných. Při realizaci první stavby byl například spuštěn provoz celé 2 měsíce před dokončením nového zabezpečovacího zařízení, a ve stanicích s nefunkčními novými zabezpečovacími zařízeními se také vlaky křižovaly. Toto bylo umožněno díky opatřením na straně zhotovitele zabezpečovacího zařízení.

Umožnění provozu nákladních vlaků v měsíčním předstihu by pak mělo řadu výhod. Například by nemuselo dojít k zavedení konsolidační pomalé jízdy rychlostí 50 km/h po dobu 14 dní během provozu osobních vlaků tak, jak tomu bylo po realizaci první stavby. Právě prvních 14 dní, kdy byly revitalizovaným úsekem vedeny první vlaky, bylo z pohledu osobní dopravy nejkritičtějších, a právě v tomto období dosahovala zpoždění vlaků osobní dopravy nejvyšších hodnot. Vlivem pomalé jízdy v úseku Boří les – Valtice docházelo k přenosům zpoždění mezi vlaky v celém Jihomoravském kraji. Cestující, kteří po spuštění provozu na novém úseku předpokládali, že po 3měsíčních komplikacích dojde konečně ke zlepšení, místo toho paradoxně čekalo výrazné zhoršení. Pokud by při realizaci druhé stavby byl umožněn průvoz nákladních vlaků v měsíčním předstihu, mohla by být konsolidační pomalá jízda zavedena taktéž v měsíčním předstihu, a v době zprovoznění trati pro osobní dopravu by již osobní vlaky mohly jezdit bez rychlostního omezení.

Další výhodou by bylo samotné umožnění průjezdu nákladních vlaků s měsíčním předstihem (dle aktuálního harmonogramu během měsíce září 2018). V září začíná řepná kampaň, během které lze předpokládat požadavek na vedení 4 – 5 párů nákladních vlaků v úseku Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou denně. Právě kvůli řepné kampani byl po dohodě s dopravci termín realizace stavby uspišen o 2 měsíce tak, aby byla minimalizována omezení v průběhu řepné kampaně. I v případě dodržení harmonogramu lze však předpokládat částečné omezení, jelikož řepná kampaň dle zkušenosti z předchozích let může začínat již v první polovině září. Pokud dopravce přistoupil na zprovoznění trati Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou až v měsíci říjnu, tak uvažuje buď o dočasné odklonové vozbě, nebo kalkuluje s tím, že by vlaky dočasně nejezdily vůbec. V prvním případě lze předpokládat navýšení nákladů na straně dopravce v řádu milionů Kč (v důsledku odklonové vozby), ve druhém případě pak ztrátu provozovatele dráhy taktéž v řádu milionů Kč (v důsledku neinkasování poplatků za použití DC). Pokud by revitalizovaný úsek byl zprovozněn s měsíčním předstihem, tak by tyto negativní dopady byly pravděpodobně značně redukovány.

Neumožnění průjezdu nákladních vlaků v době, kdy je to technicky realizovatelné, by sebou do budoucna mohlo nést riziko v podobě možného napadení ze strany nákladních dopravců. Například kvůli realizaci první etapy došlo ke změně dopravce u přepravy pohonných hmot do Kojetic na Moravě. Nový dopravce má menší problém, pokud má ucelené vlaky vozit přibližně o 140 km delší trasou, která je navíc sklonově více náročná. Nový dopravce tak mohl nabídnout nižší cenu než dopravce, jehož strategie je založena na co nejefektivnějším využívání vozidel a zaměstnanců, což je pro něj podmíněno využíváním nejkratší a nejrychlejší trasy. Z pohledu dopravce, který na tunokilometr přepravního výkonu potřebuje méně vozidel a zaměstnanců, se tak jakékoliv znemožňování využívat nejkratší a nejrychlejší trasu po dobu delší než nezbytně nutnou může rovnat cílené diskriminaci kvůli jeho obchodní strategii.

Další výhoda, kterou by umožnění průjezdu nákladních vlaků v měsíčním předstihu přineslo, by spočívala v možnosti mimořádného posunutí termínu realizace až o jeden měsíc. Jelikož hrozí reálné nebezpečí, že v případě jakýchkoliv komplikací (například při výběrovém řízení na zhotovitele stavby) dojde k posunu termínu realizace, tak je vhodné mít k dispozici jakoukoliv časovou rezervu. S nákladními dopravci bylo dohodnuto, že ke zprovoznění trati Břeclav – Znojmo dojde nejpozději 2. 10. 2018, **a případné posunutí termínu realizace by bylo v rozporu s předpisem SŽDC D7/2 (odstavcem 54), což by mohlo vést k posunutí realizace celé stavby až na rok 2019. Tento předpoklad zazněl také při projednávání připomínek, a bylo dohodnuto, že tento alternativní návrh dopravních opatření pro vlaky nákladní dopravy bude v případě ohrožení termínu realizace zvážen.**