



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.8.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Šramota

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	<b>SUDOP BRNO, spol. s r.o.</b>		<b>SUDOP BRNO</b>
Adresa:	Kounicova 26, 611 36 Brno		
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz		
Zhotovitel objektu:	<b>SUDOP BRNO, spol. s r.o.</b>		<b>SUDOP BRNO</b>
Adresa:	Kounicova 26, 611 36 Brno		
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Radomír Hanák Ing. Petr Šramota	Specialista:	Ing. Petr Rotschein

Název stavby/akce:	<b>Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – C. Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko</b>		Označení investora: E617-S-189/2021
			Označení zhotovitele: 21002-01-0822
Název částí:	Koleje		Označení částí: B
Název objektu/dílčí částí:	<b>Zásady organizace výstavby (samostatná příloha)</b>		Označení objektu/komplexu: B.8
Název přílohy:	Zásady organizace výstavby - text		Číslo přílohy: B.8.1
Název dílčí části přílohy:			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Ing. Josef Ferenc	Ing. Josef Ferenc	Formáty: 33 x A4	<b>DUSP+PDPS</b>
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Jihomoravský	Blansko (581283)	2002	<b>11.09.2021</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 1 2 2 1 7 1 8 9	- D U S P	- B 8 X X X	- B 8 1 X X X X X	- X X	- B 8 1 X X	- 0 0 1

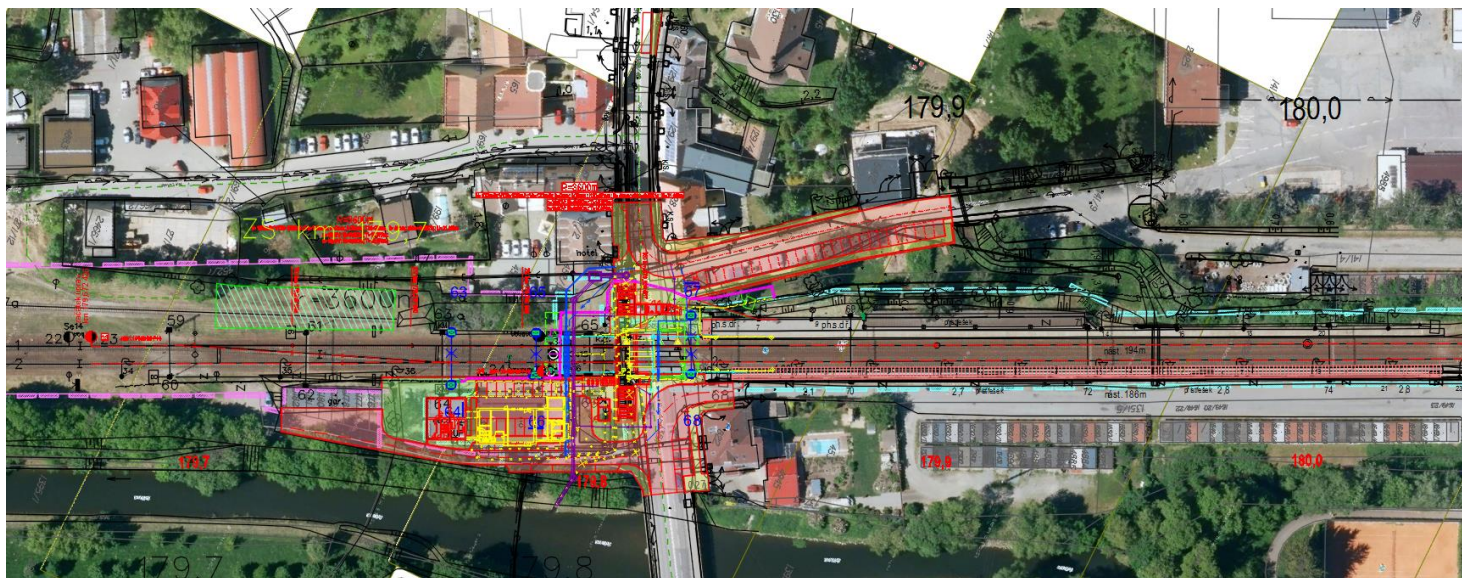
Prostor pro další informace

## Obsah

Obsah.....	0
a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění .....	1
b) odvodnění staveniště .....	1
c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu .....	1
d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky .....	5
e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, .....	6
f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, .....	6
g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy .....	6
h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, .....	6
i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin .....	6
j) ochrana životního prostředí při výstavbě .....	6
k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi .....	8
l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb, .....	8
m) zásady pro dopravní inženýrská opatření .....	8
n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod. ....	8
o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu, .....	9
Rozsah stavby, zahájení a ukončení stavby .....	9
Členění stavebních prací .....	9
p) požadavky na výluky veřejné dopravy, .....	23
q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu. ....	23
Identifikační údaje stavby .....	32
Údaje o žadateli .....	32
Údaje o zpracovateli dokumentace .....	32

## Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č. Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko

### B.8.1 Zásady organizace výstavby - text



#### a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

V zast. Blansko-město a to v objektech SŽDC na staveništi 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. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pro připojení zařízení staveniště v průběhu výstavby 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 Správou elektrotechniky a energetiky a současně z hlediska smluvního ošetření odběru el.energie rovněž se Střediskem správy železniční energetiky České Budějovice.

Betonová směs bude na stavbu dovážena, počítá se s dovozem technologické vody. Nejlepší telefonické spojení je pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

Pro speciální práce sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou zavedeny pro liniové stavby.

#### b) odvodnění staveniště

Staveništěm je v případě stavby „Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č. Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko“ vlastní železniční přejezd u této zastávky s celou železniční infrastrukturou, a to na pozemcích ve vlastnictví Správy železnic s.o. a Českých drah a.s.

Prostor kolejíště je odvodněn stávajícím odvodněním, které bude funkční do doby obnovy jeho jednotlivých částí. Tato obnova bude probíhat směrem od nejvyšších bodů odvodnění směrem k recipientu tak, aby celý prostor staveniště byl během stavby odvodněný. V případě výkopů základů trakčních sloupů, šachet, kabelovodů, apod. budou tyto výkopy v případě potřeby odčerpávány lokálními čerpadly do recipientu.

#### c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

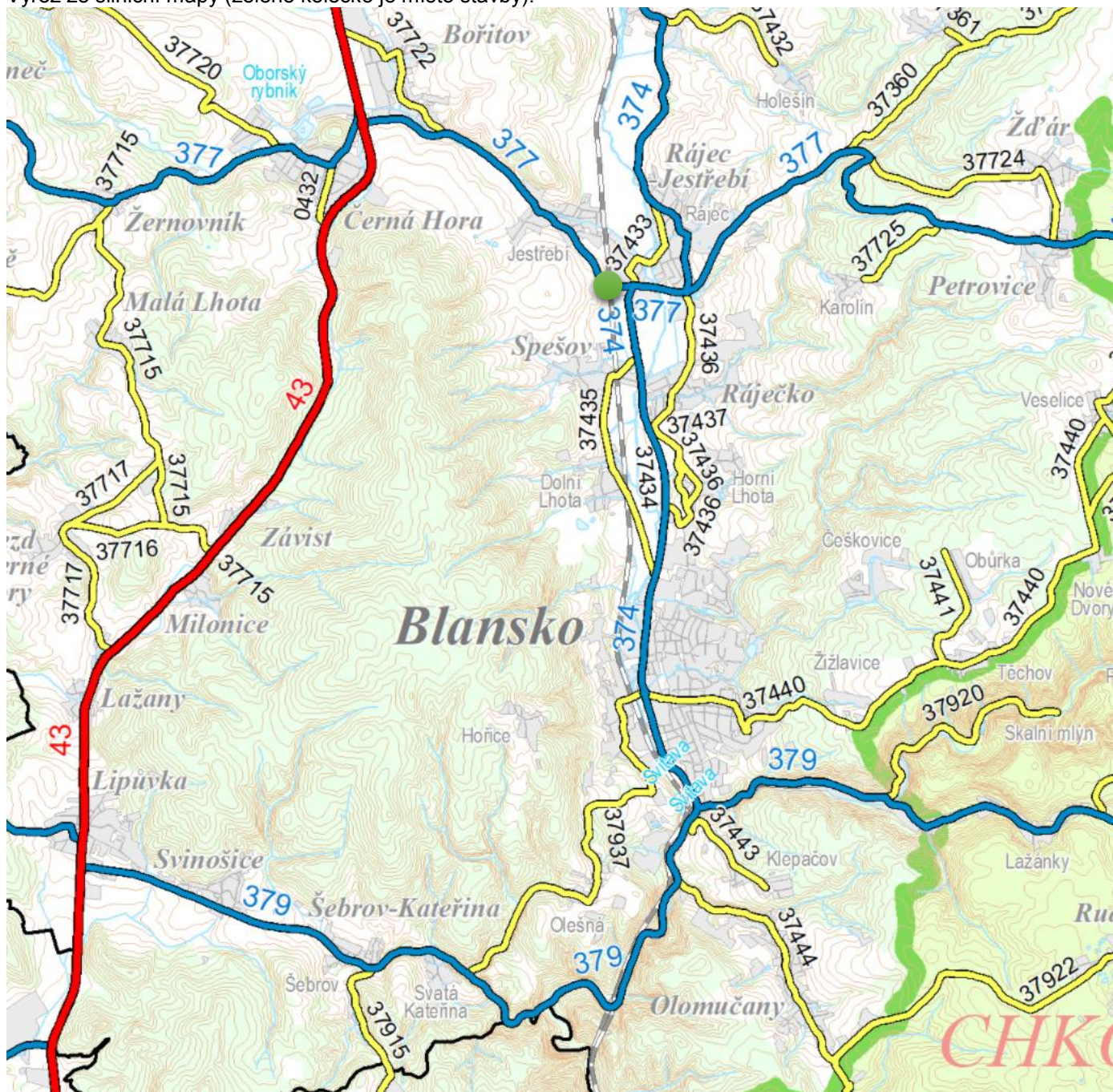
Rozhodující část materiálu pro stavbu, bude přepravována na stavbu po silniční síti. Plocha ZS je přístupná silničním motorovým vozidlům, viz celková situace stavby i se zákresem plochy ZS, kde jsou vyznačeny i dopravní



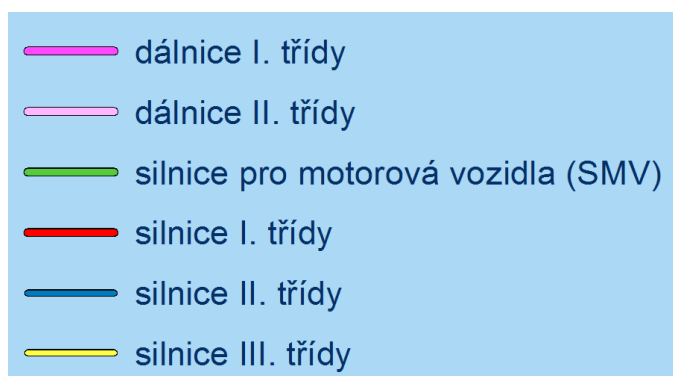
trasy silničních vozidel. Pro realizaci stavby se pro referentská osobní vozidla počítá i s použitím stávající uliční sítě města Blanska.

Celá stavba je velmi dobře přístupná pro silniční dopravu. Leží v intravilánu městské zástavby města Blanska. Místem stavby je prostor stávajícího silničního přejezdu silnice II/377 – ulice Komenského/Rožmitálova. Přístup po silničních komunikacích je možný z obou stran přejezdu. Ve směru od Černé Hory odbočkou ze silnice I/43 po silnici II/377 (ulice Komenského). Ve směru od souvislé městské zástavby rovněž po silnici II/377 (ulice Rožmitálova) od kruhového objezdu křížení se silnicemi II/374 a III/37433. Po silniční a uliční síti budou přepravovány zejména sypké materiály, prefabrikáty, technologické díly a také odpadní materiály.

Výřez ze silniční mapy (zelené kolečko je místo stavby):



Legenda:



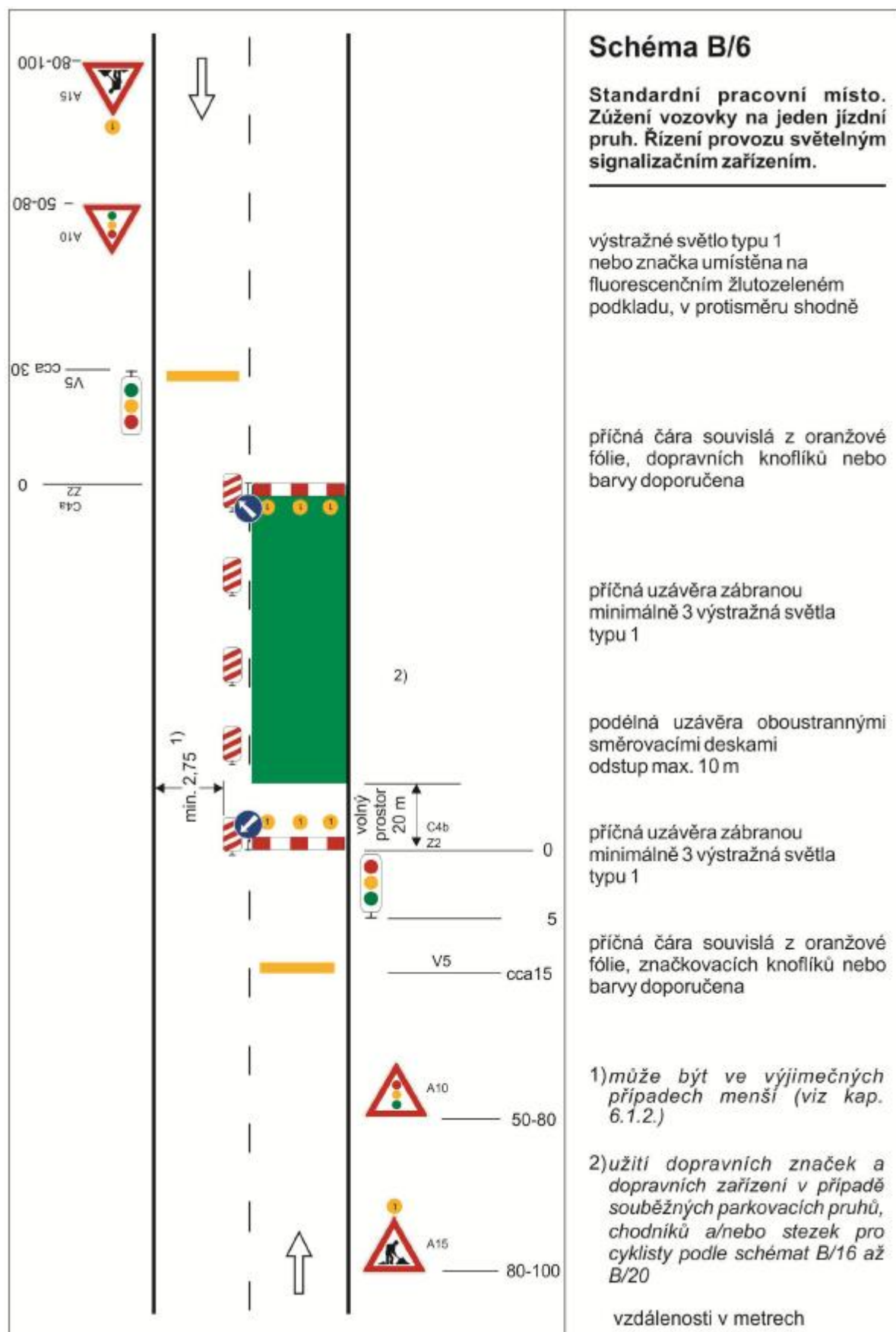
Dopravní značení dopravních omezení projedná vysoutěžený zhotovitel stavby, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Délka výstavby (od 1. 2. 2022 po konec GVD 10. 12. 2022) znamená pro silniční dopravu na tomto přejezdu její omezení na jeden jízdní pruh - bude zde zřízen kyvadlový provoz řízený semaforem dle TP 66, schéma B/6 (viz vyobrazení níže).

Kromě toho však v závěru stavby bude přejezd zcela uzavřen, aby mohly být dokončeny definitivní SO a PS v půdorysu tohoto stávajícího provizorně zúženého přejezdu a tímto bude přejezd definitivně fyzicky zrušen.

Předpokládá se, že silniční spojení obou částí města v tomto okamžiku převezme dokončená související stavba: „III/379 37 Blansko, přemostění“.





Před zahájením stavby provede zhotovitel společně se správcí komunikací pasportizaci stavu vozovek spojenou s videozáznamem a fotodokumentací před stavbou.

Po skončení stavby budou opět komisionelně (zhotovitel, správce komunikace, investor) stanovena jednotlivá poškození komunikací staveništním provozem a dále bude stanoven způsob a rozsah jejich oprav. Z tohoto zjištění budou odvozeny náklady na opravy silničních komunikací.

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

#### **d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

##### **Ochrana okolí staveniště.**

Staveniště bude oploceno a ohrazeno proti vstupu cizích osob. Na stavbě budou zavedena technická a organizační opatření:

Stávající podchod pro pěší se uzavře a pěší provoz se odkloní na stávající severní chodník podél stávajícího zúženého přejezdu. Přejezd a pěší koridor bude ochráněn protiprachovým a bezpečným oplocením od stavební jámy.

##### **Pohyb pracovníků SŽDC a ČD stavenišťem:**

Ochranná opatření:

- Z hlediska pohybu pěších zaměstnanců přes staveniště a výkopy pokládek kabelů je nutno zajistit jejich průchod všemi směry pomocí přechodových lávek přes prostor výkopu a zamezit vstupu pěších k otevřenému výkopu v zájmu jejich bezpečnosti.
- Přechody pěších budou realizovány přechodnými lávkami pro pěší se zábradlím v bezbariérové úpravě. Tyto lávky budou vybaveny značkou Nebezpečí pádu.



- Z hlediska bezpečnosti pěších před pádem do výkopů budou tyto výkopy ohrazeny typovými přenosnými zábranami v. 1,10m s dotykovou lištou ve výšce do 20 cm nad zemí (úprava pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace). Tyto zábrany budou vybaveny značkou Nepovoláný vstup zakázán a páskou s červenobílými pruhy pro vyznačení rizika střetu osob s překážkami nebo pádu osob.



- Celý prostor stavby bude v nočních hodinách osvětlený osvětlením o dostatečné svítivosti.
- Další opatření – viz **Zákon 266/2006 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, SŽDC Bp1, Vyhláška č. 376/2006** a další bezpečnostní předpisy a normy související s danou činností.

**Práce a činnosti na stavbě s ohledem na bezpečnost a zdraví veřejnosti:**

Ochranná opatření:

Staveniště se nachází v oploceném služebním areálu se zákazem vstupu veřejnosti.

**e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,**

Ochrana okolí staveniště je popsána v předchozí kapitole. Požadavky na související asanace a demolice vyvolené stavbou zde nejsou. Potřebné drobné demoliční a bourací práce pro budov jsou popsány v SO 03 Stavební úpravy.

Kácení dřevin je součástí části B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.

**f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,**

Viz. samostatná příloha této projektové dokumentace:

C.3 Koordinační situační výkres.

**g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Požadavky na obchozí trasy nejsou.

**h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,**

Viz. samostatná příloha této projektové dokumentace:

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

**i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Požadavky na přísun, nebo deponie zemin nejsou.

**j) ochrana životního prostředí při výstavbě**

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 i použité mechanizace od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy.

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

Dobrou organizací práce je třeba zajistit, aby se v nočních výlukách, přes den v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce (například používání pneumatických kladiv, řezání na okružní pile a podobně). Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou.

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

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

„Kritická cesta“ při nakládání s odpadovým materiálem.

V rámci této stavby bude veškerý vytěžený materiál (zemina, štěrk apod.) odvezen na místa uložení na skládky podle druhu odpadu a podle stupně znečištění a tento materiál nebude použit zpět do stavby. Stanice recyklace štěrkového lože se vzhledem k jeho množství nezřizuje.

Z tohoto důvodu na stavbě není v tomto směru soubor úkolů, který přímo ovlivňuje délku projektu, délku realizace stavby (např. skladování a překládka zpětně ukládaného materiálu, jeho přezkušování, čekání na naplnění technologického času zpětného použití ...).

Odpadové hospodářství nemá na této stavbě kritické úkoly a nemá vliv na kritickou cestu při realizaci stavby, na termín dokončení projektu.

Přehled platných právních předpisů z oblasti odpadového hospodářství, kterými se musí řídit zhotovitel, jenž bude původcem odpadu vyprodukovaného v průběhu stavby:

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech,

Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady,

Vyhláška č. 384/2001 Sb. Ministerstva životního prostředí o nakládání s polychlorovanými bifenoly, polychlorovanými terfenoly, monometyltetrachlordifenylmetanem, monometyl-dichlordifenylmetanem, monometyldibromdifenylmetanem a veškerými směsmi obsahujícími kteroukoliv z těchto látek v koncentraci větší než 50 mg/kg,

Zákon 541/2020 Sb. o odpadech

Vyhláška č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů

Vyhláška č. 94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Povinnosti vyplývající z § 16 zákona č. 185/2001 Sb. pro původce odpadu (tj. zhotovitele stavby):

(1) Původce je povinen

a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií dle § 5 a 6,

b) zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 9a,

c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,

d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,

e) shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,

f) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,

g) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahujících PCB a podléhajících evidenci vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,

h) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy,

i) ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15,

j) platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

(2) Pokud vzhledem k následnému způsobu využití nebo odstranění odpadů není třídění nebo oddělené shromažďování nutné, může od něj původce upustit se souhlasem místně příslušného orgánu státní správy s navazujícími změnami v kompetencích.

(3) S nebezpečnými odpady může původce nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, pokud na tuto činnost již nemá souhlas k provozování zařízení podle § 14; shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu.

(4) Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo odstranění, pokud toto zajišťuje sám jako oprávněná osoba, nebo do doby jejich převedení do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Na každou oprávněnou osobu, která převezme do svého vlastnictví odpady od původce, přecházejí povinnosti původce podle odstavce 1, s výjimkou písmene i).

#### **k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Tyto zásady jsou podrobně zpracovány v samostatné příloze této projektové dokumentace:  
B.4 Plán BOZP.

#### **l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,**

V rámci této stavby nejsou výstavbou dotčeny žádné využívané objekty.

#### **m) zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Dopravní značení případných dopravních omezení projedná vysoutěžený zhotovitel stavby, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Před zahájením stavby provede zhotovitel společně se správcí komunikací pasportizaci stavu vozovek spojenou s videozáznamem a fotodokumentací před stavbou.

Po skončení stavby budou opět komisionálně (zhotovitel, správce komunikace, investor) stanovena jednotlivá poškození komunikací staveništním provozem a dále bude stanoven způsob a rozsah jejich oprav. Z tohoto zjištění budou odvozeny náklady na opravy silničních komunikací.

#### **n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.**

*Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby:*

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

Provádění jednotlivých PS a SO stavby bude probíhat za částečně nebo úplně vyloučeného železničního provozu – viz tabulka výluk níže v kapitole o).

**o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,**

**Rozsah stavby, zahájení a ukončení stavby**

Stavba se nachází v obvodu železniční stanice Blansko, v jejím záhlaví, na drážních pozemcích.

**Členění stavebních prací**

Stavební práce budou probíhat v průběhu roku 2022. Časový harmonogram stavby se skládá ze šesti stavebních postupů, viz jejich popis v příloženém časovém harmonogramu.

**začátek stavebních prací: 02/2022**

**konec stavebních prací: 12/2022**

**délka stavebních prací: cca 11 měsíců**

následná úprava GPK: do 6 měsíců (od posledního Zápisu o předání a převzetí díla)

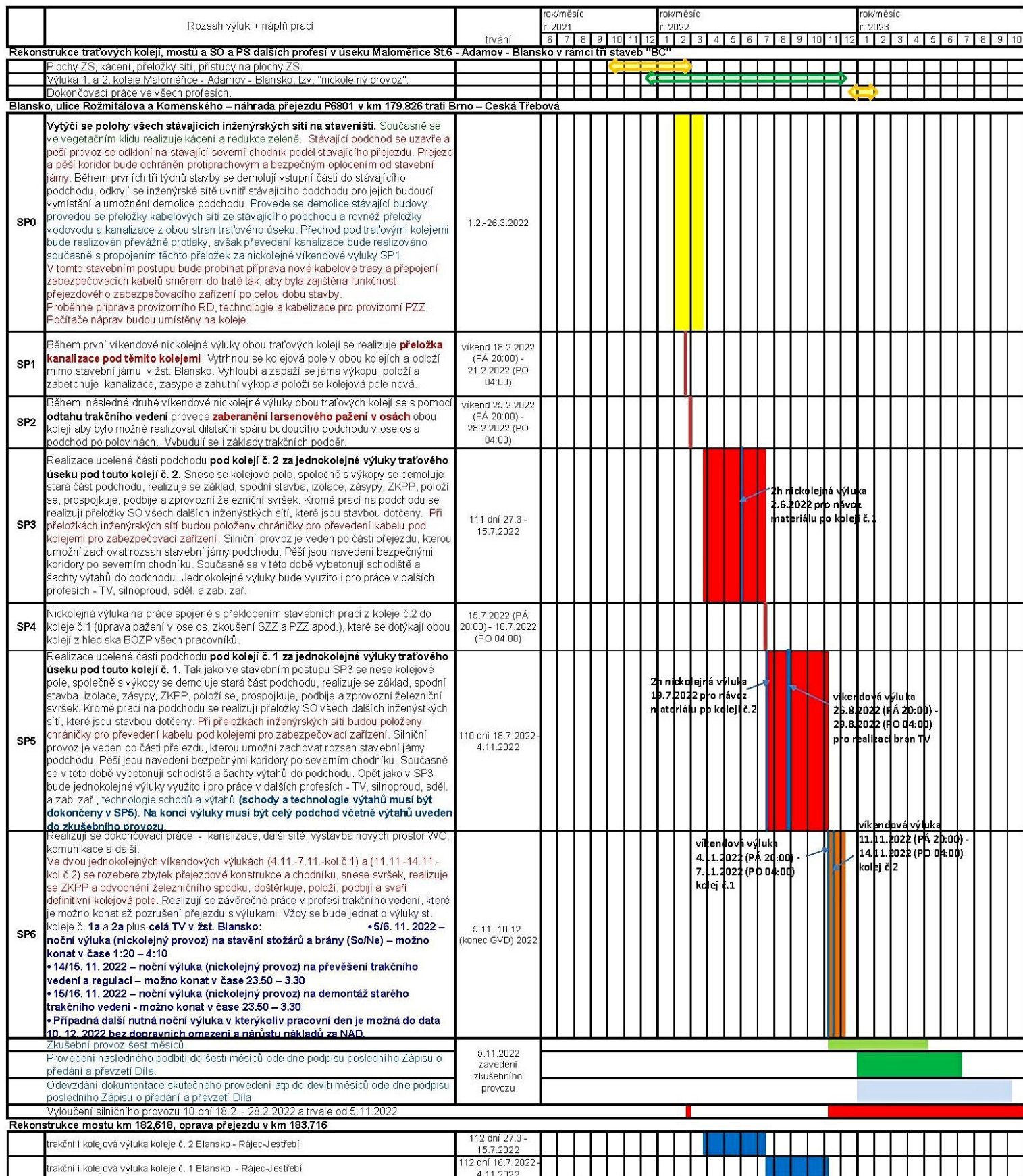
zpracování DSPS: do 9 měsíců (od posledního Zápisu o předání a převzetí díla)

Celková lhůta pro provedení Díla: 20 měsíců

Viz časový harmonogram na následující straně:

**Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č. Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko**  
**Zásady organizace výstavby**

**Časový harmonogram:**





Tato stavba a její stavební postupy využívají zákrytu s jednokolejnými provozy na trati v souvislosti se stavbou „Rekonstrukce mostu v km 182,618“ – jsou to stavební postupy SP3 a SP5, které budou popsány dále.

#### Popis stavebních postupů se schématy:

---

Nejprve k významu čar ve schématech:

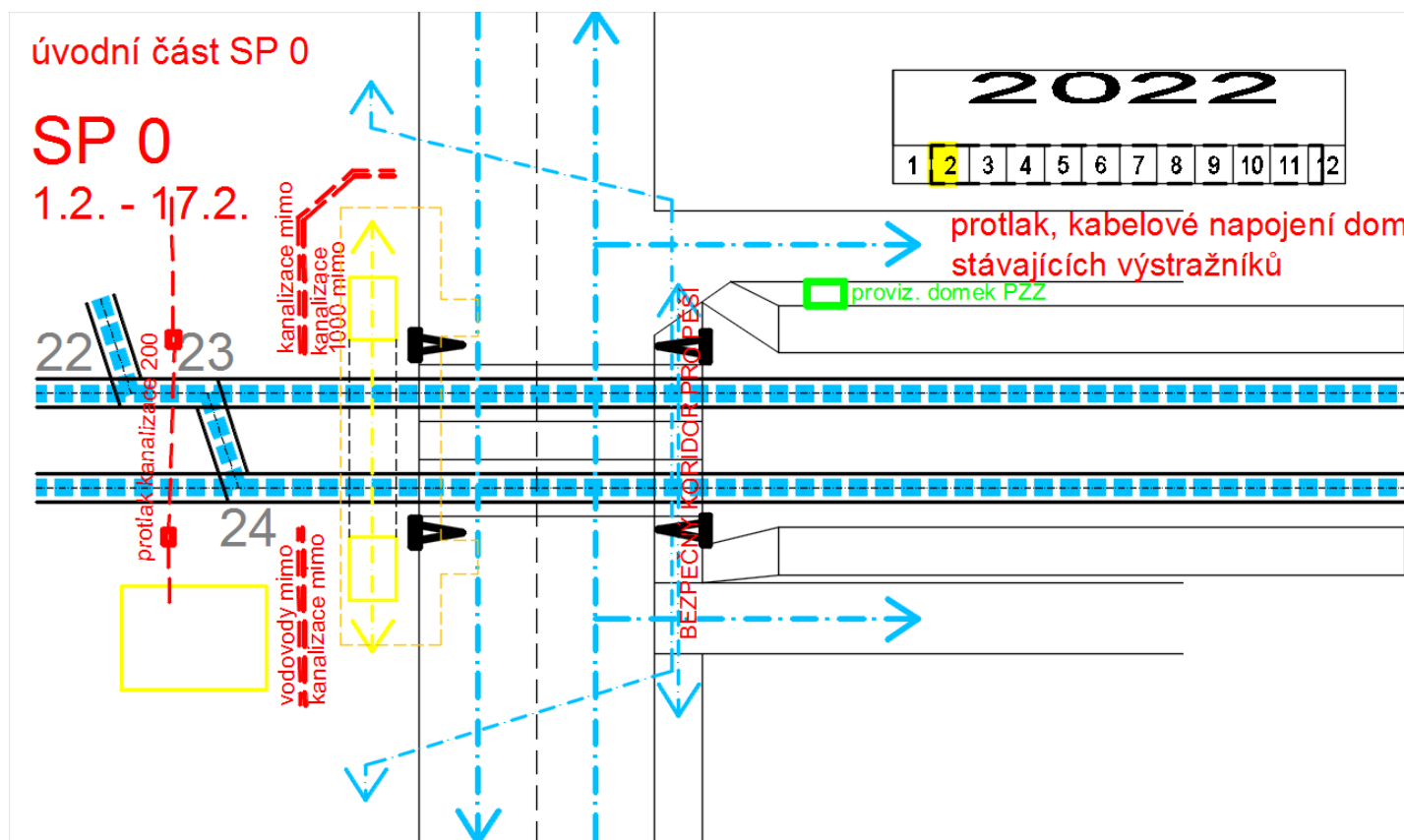
**Černou** barvou jsou zakresleny objekty stávající – například stávající výstražníky se závorami, kresba komunikací, kolejí. **Žlutou** barvou jsou zakresleny objekty a dopravní proudy rušené. Objekty provizorní jsou zakresleny barvou **zelenou** – ve schématech např. reléový domek a výstražníky přejezdového zabezpečovacího zařízení. Nové objekty, aktuálně realizované, jsou zakresleny barvou **červenou**. Jsou-li tyto objekty realizovány i v následujících fázích a stavebních postupech, jsou zakresleny barvou **fialovou**, a jsou-li již hotové, jsou potom zakresleny **tmavě modrou** barvou.

Veškeré dopravní proudy jsou zakresleny **bleděmodrou** přerušovanou čarou. Koleje provozované železniční dopravou, jsou podbarveny silnou, čtverečkovanou bleděmodrou linií, možnosti silničního provozu jsou zakresleny čerchovaně silně. Tence čerchovaně je potom zakreslen principiálně pohyb pěších.

#### SP 0

Nulté stavební postupy jsou zpravidla koncipovány jako přípravné, před realizací hlavní stavební výroby. V případě této stavby jde o zajištění stavební jámy nového podchodu pažením z larsenových stěn (naznačené oranžově čárkovaně) a vymístění inženýrských sítí z prostoru stavebních prací. V rámci naší stavby je nutno do SP0 zařadit i dvě jednokolejné výluky (označené jako stavební postupy SP1 a SP2), a proto má SP0 šest fází s odlišným dopadem na dopravu jak silniční, tak železniční. Tyto fáze budou popsány na následujících šesti schématech.

---



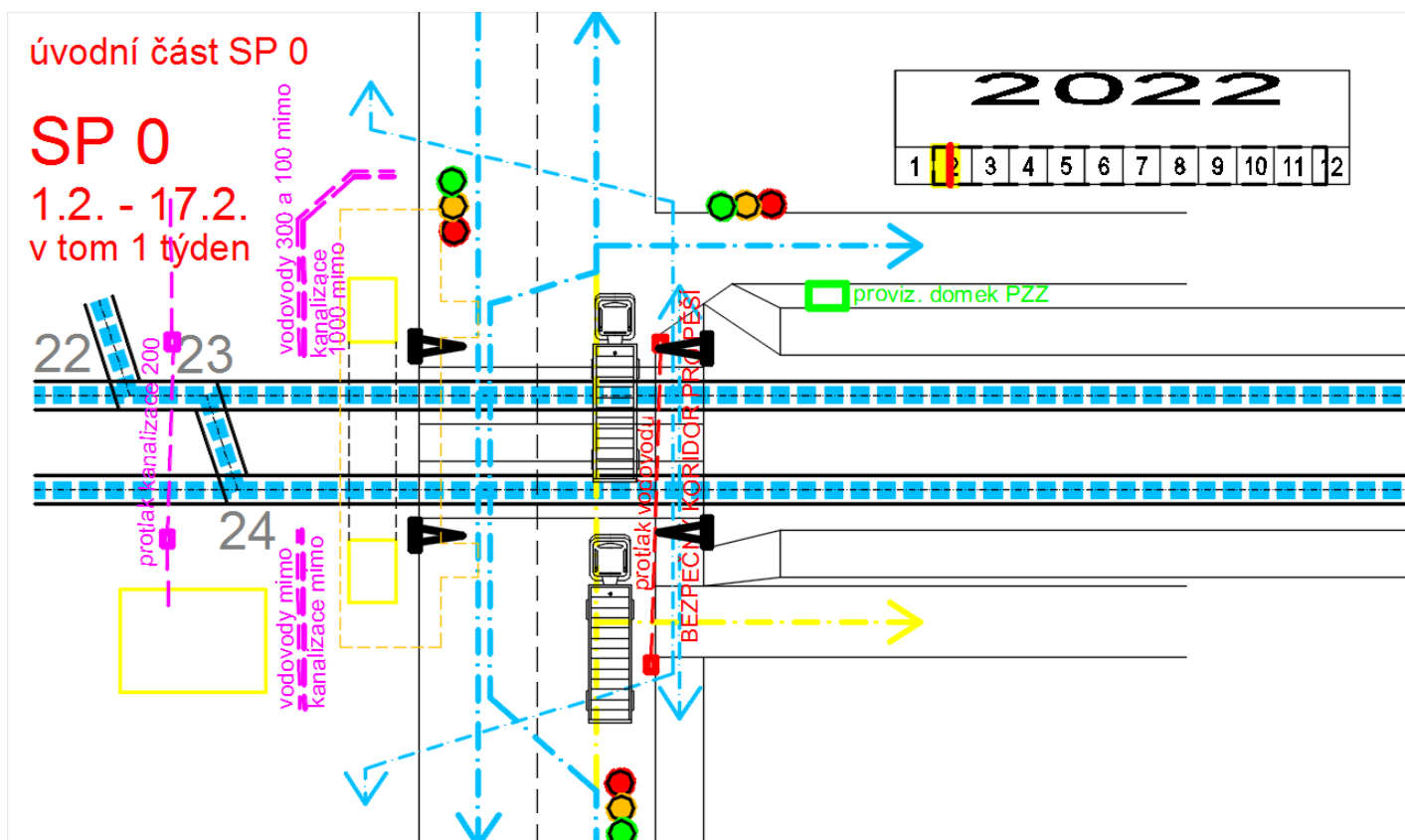
## Úvodní část SP 0

Jedná se o prvních 17 dnů stavby – od **1. února, do 17. února**. V tomto období se již od prvního dne zruší možnost provozu pěších stávajícím podchodem. Tento pěší provoz bude přeložen na stávající chodník se zámkovou dlažbou u přístupu na nástupiště železniční zastávky Blansko město. Tento pěší koridor spojení obou částí města bude udržován jako bezpečný během celé stavby, až do doby zprovoznění nového podchodu. Zhotovitel zajistí odklon pěších dopravním značením a provizorními přechody pro pěší v bezpečné vzdálenosti od staveniště.

Následně dojde k demoličním pracím na vstupních objektech stávajícího podchodu a čekárny. Velmi důležitá je včasná realizace provizorního domku přejezdového zabezpečovacího zařízení, který se pomocí protlaků propojí se stávajícími výstražníky.

Silniční provoz je na začátku stavby na přejezdu zachován ve stávajícím stavu s omezením rychlosti. Zhotovitel instaluje potřebné dopravní značení omezení rychlosti s výstrahou práce na silnici.

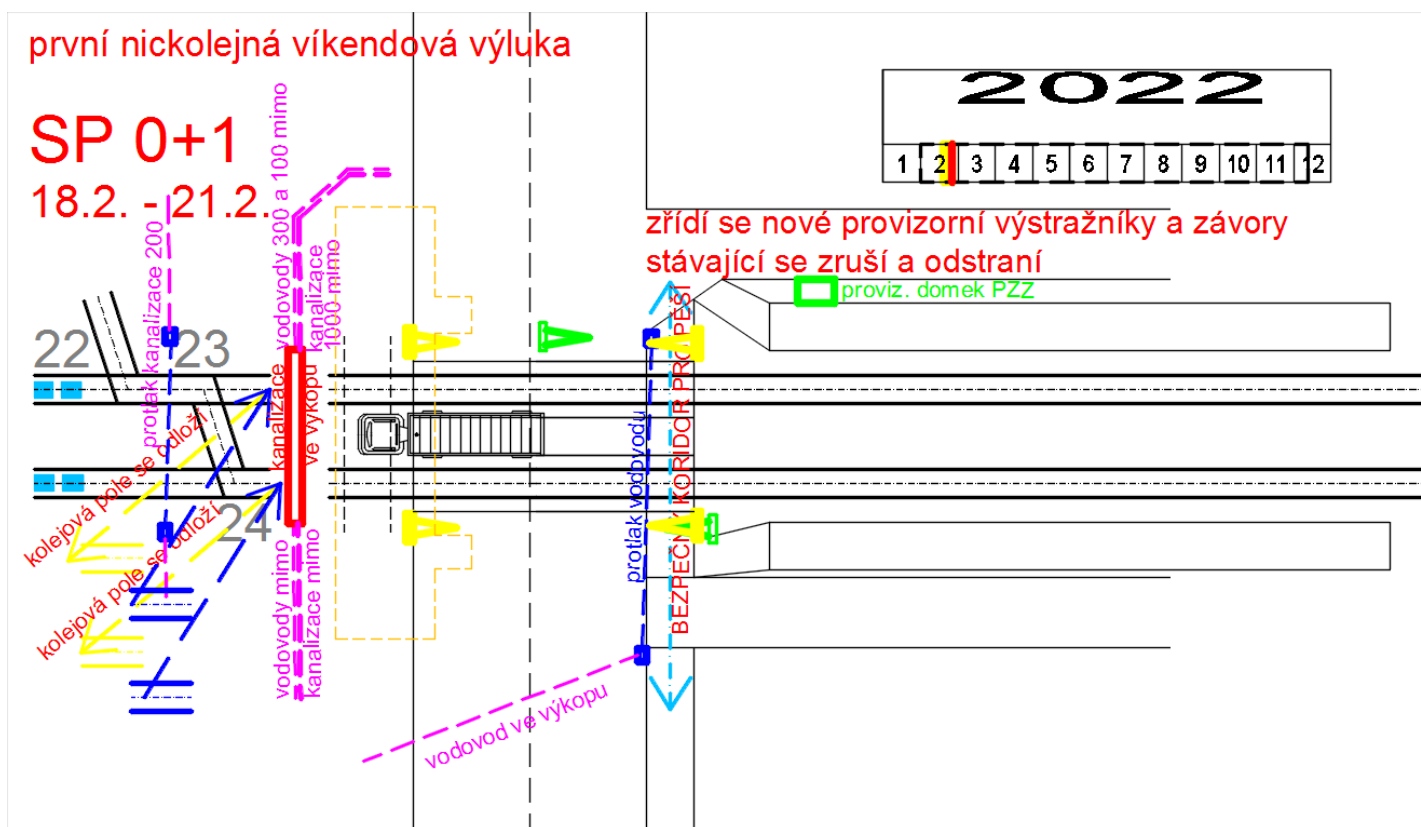
V rámci prvních 17ti dnů započnou práce na přeložkách inženýrských sítí, zejména vodovodu a kanalizace – zatím mimo stavební jámu.



Následuje **Jeden týden v úvodní části SP 0**, kdy bude nutno – viz schéma výše – realizovat protlaky vodovodů pod tratí a v prostoru přejezdu. Vzhledem k tomu, že zde bude nutné po obou stranách vyhloubit startovací jámy a bude zde i technika pro vkládání trub, musí se na cca 1 týden vyloučit silniční doprava v přilehlém jízdním pruhu a vjezdu ke garážím.

Silniční provoz bude obousměrný jednopruhový, zajištěný světelnou signalizací, provázanou s přejezdovým zabezpečovacím zařízením – z provizorního domku PZZ se stávajícími výstražníky. Zhotovitel rovněž zajistí dopravní značení pro toto omezení.

Pěší koridor na chodníku bude nutné v blízkosti startovacích jam a techniky ochránit bezpečnostním, protiprachovým oplocením mimo vlastní přejezd.



**PRVNÍ NICKOLEJNÁ VÝLUKA SP1** proběhne o víkendu od pátku večera až po pondělí ráno 18. 2. - 21. 2. 2022 (červená čárka v harmonogramu), kdy jeho podstatou je propojení kanalizace pod oběma kolejemi v otevřeném výkopu.

Tato kanalizace se napojí na úseky, realizované již od začátku stavby a zejména **vodovody se propojí a zprovozní**, což je podmínka vymístění staveniště nového podchodu a možnosti začít beranit larsenovou stěnu kolem jeho stavební jámy.

Pro tyto práce je nutné vytrhnout kolejová pole v potřebné délce a odložit je stranou v žst. Blansko, **kde budou demontována**. Po položení kanalizace, zásypu výkopu, zahutnění a zašterkování, se na původní místo **vloží kolejová pole nová**.

Vzhledem k postavení potřebné mechanizace je nezbytné vyloučit i automobilovou dopravu na přejezdu. Průjezd vozidel IZS bude zpravidla možný po uhnutí nákladních vozidel, kdy je možné odhadnout jejich zdržení v řádu minut. Stávající přjezd v jednom pruhu přilehlém k chodníku u nástupiště bude fyzicky stále zachován.

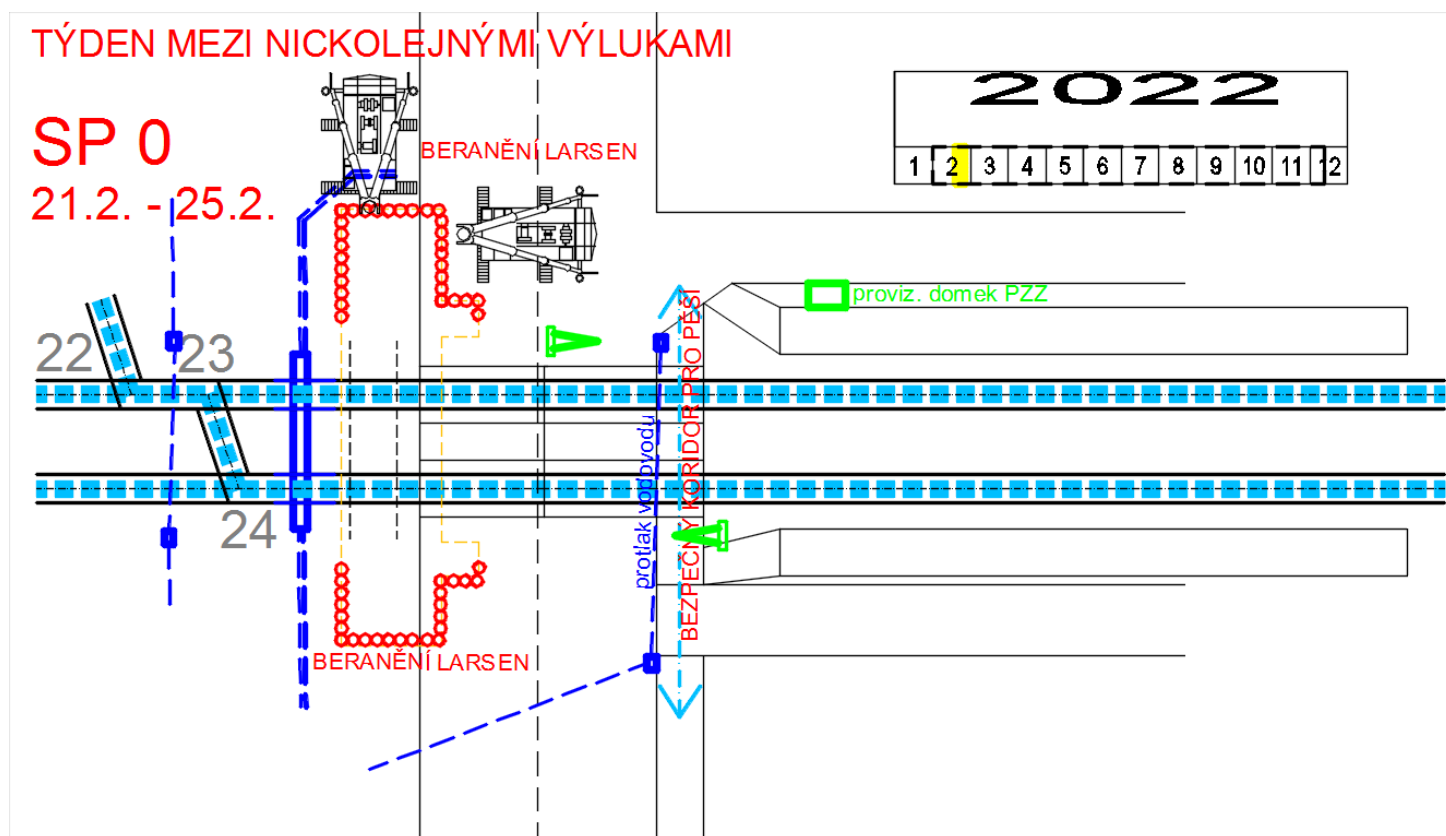
Na pracovišti bude vyčleněn 1 pracovník jako bezpečnostní hlídka, který bude organizovat zajištění průjezdu vozidel IZS. Stavbyvedoucí bude mít neustále k dispozici telefonní kontakty na jednotlivé složky IZS.

Toto přerušení automobilové dopravy bude trvat i v týdnu po této první nickolejné výluce a následně i o následujícím víkendu, kdy je plánována druhá nickolejná výluka. To znamená, že **výluce automobilové dopravy na přejezdu bude trvat 10 dní (18. -28. 2. 2022)**. Na toto období bude nutno realizovat dopravní značení objížďky přes Svatou Kateřinu.

V tomto desetidenním období se přenesou stávající výstražníky do nových poloh, prověří se jejich funkčnost z provizorního domku PZZ a opět se připraví semaforové soupravy s vazbou na PZZ pro následné období od 28. 2. 2022.

Nadále je třeba udržovat bezpečný koridor pro pěší.

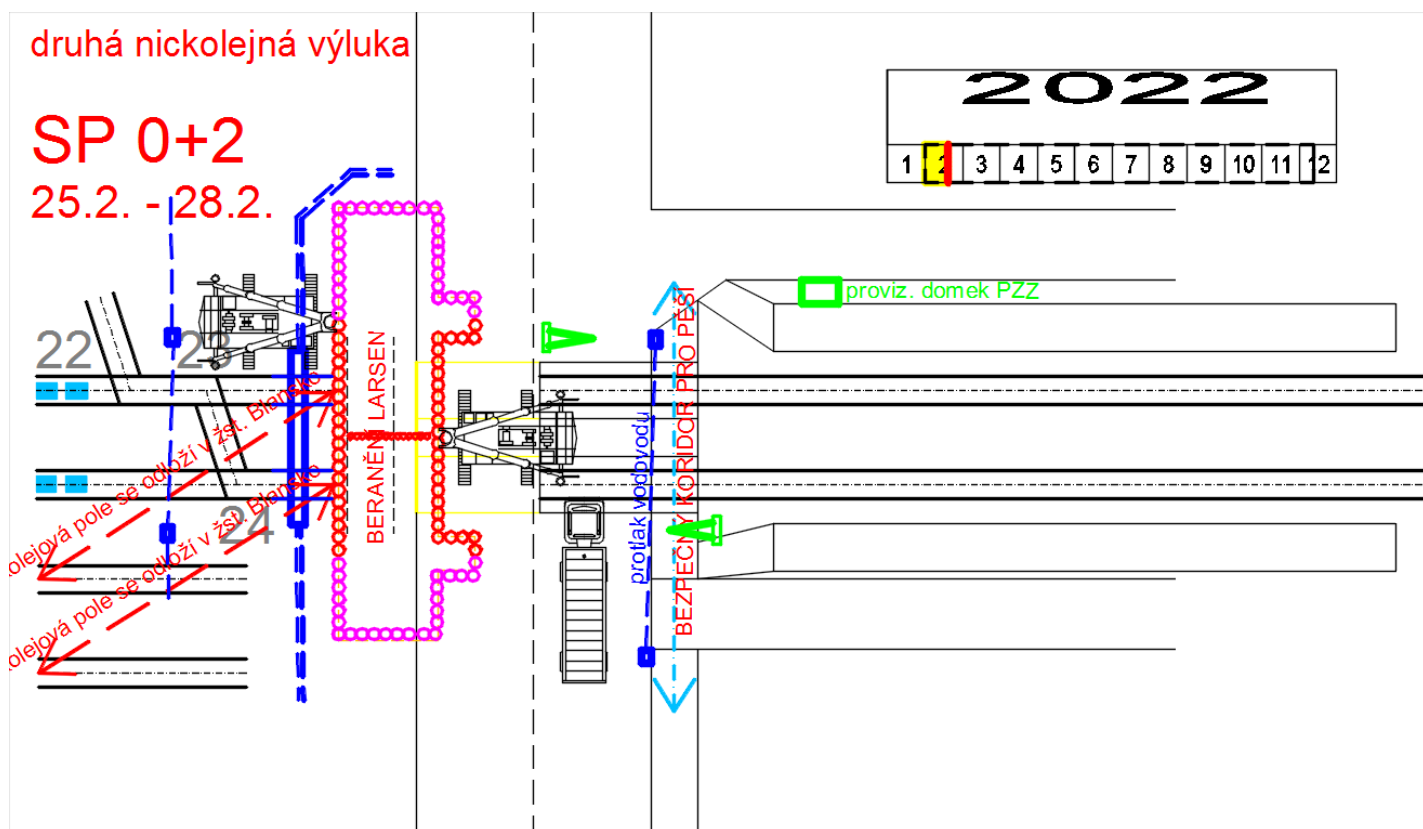




### TÝDEN MEZI NICKOLEJNÝMI VÝLUKAMI SP 0

Následuje další období přípravného stavebního postupu Nula – jedná se o 5 pracovních dní mezi dvěma nickolejnými víkendovými výlukami – 21. 2. - 25. 2. 2022.

V těchto dnech již za provozu obou kolejí započne beranění larsen kolem stavební jámy podchodu, zejména kolem budoucích výtahových šachet. Opět v prostoru přejezdu bude pracovat staveništní technika – platí zásady při výluce silniční dopravy, které byly zmíněny u předchozího schématu.



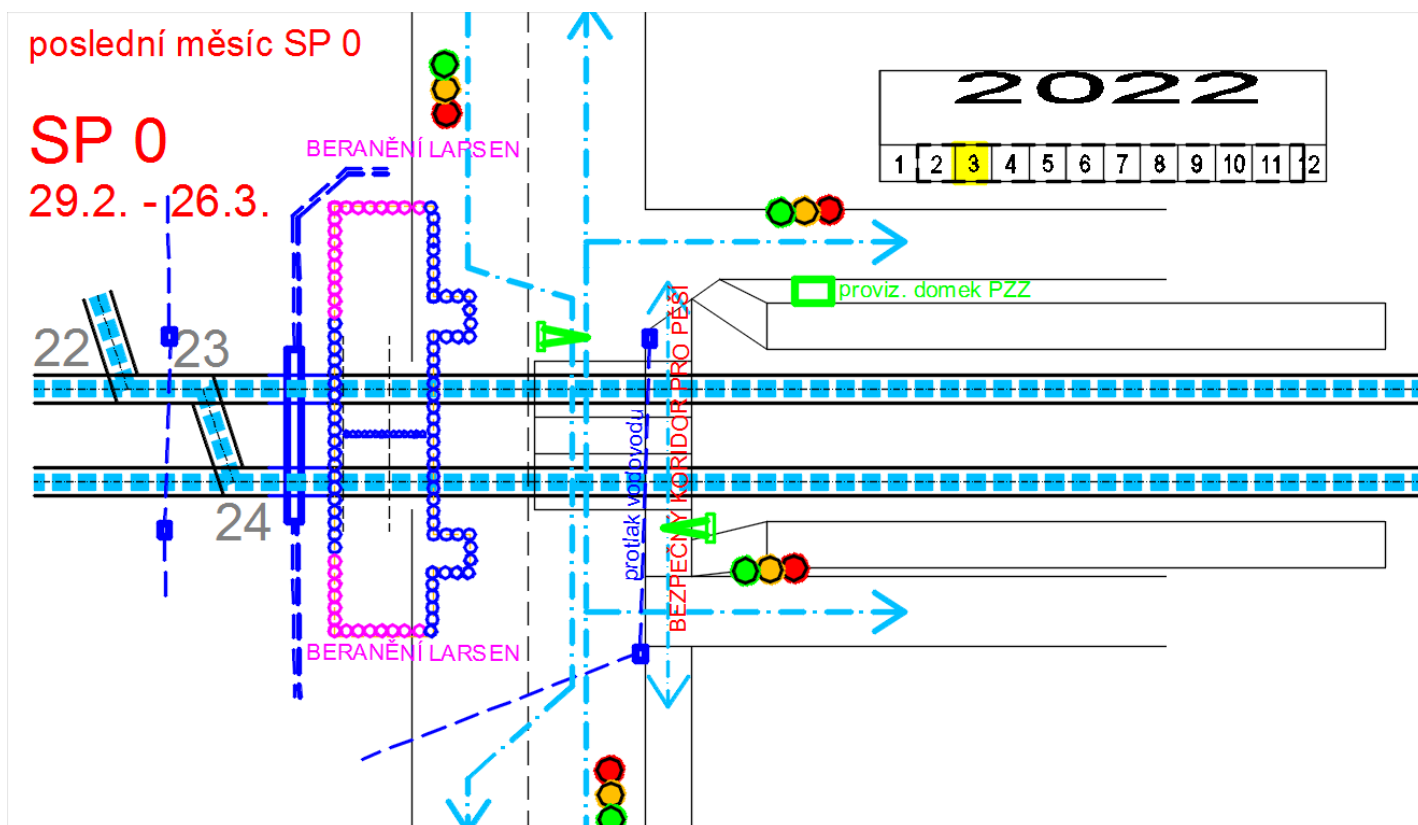
## DRUHÁ NICKOLEJNÁ VÝLUKA SP 2

Hlavní náplní **druhé nickolejné víkendové výluky SP 2** 25. 2. - 28. 2. je beranění larsenových stěn kolem stavební jámy podchodu, a to zejména v šíři průjezdného průřezu obou kolejí.

Pro tyto práce je nutné vytrhnout kolejová pole v potřebné délce a odložit je stranou v žst. Blansko, aby se na konci nickolejné výluky opět položily na své původní místo. Rovněž se současně rozebere příslušná část stávající přejezdová konstrukce, která již na stavbě nebude použita.

Také se provede clona a zajištění štěrkového lože v ose os kolejí v rámci stavební jámy podchodu.

Silniční provoz je nadále přerušen a na závěr tohoto SP 2 je toto přerušení silniční dopravy ukončeno.



## POSLEDNÍ MĚSÍC SP 0

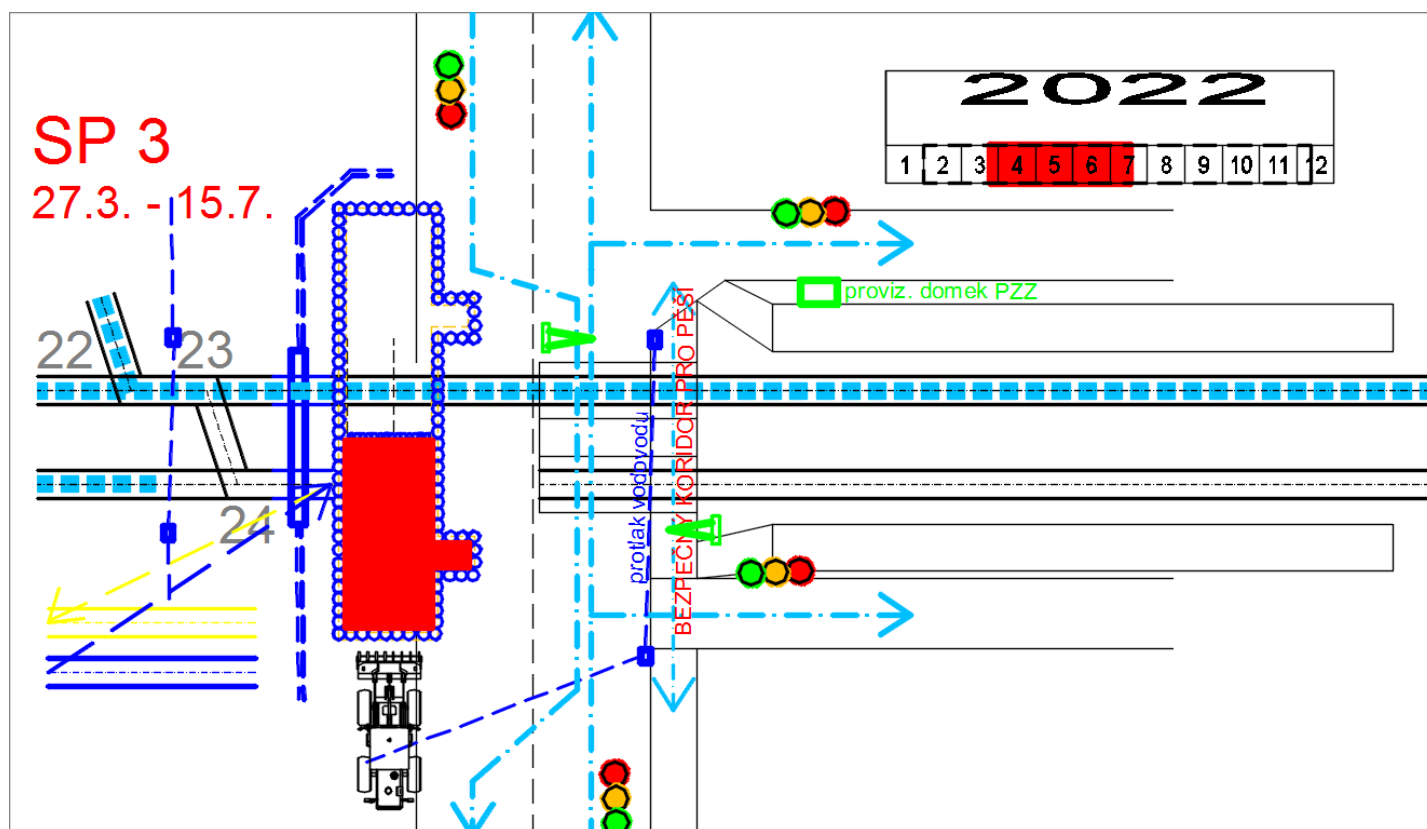
Na tomto schématu již jsou znázorněny **činnosti do konce SP0 – 29. 2. - 26. 3. 2022**

Dokompletuje se larsenová clona pro stavební jámu podchodu a provádějí se práce v dalších profesích mimo železniční a silniční provoz.

Železniční provoz je dvukolejný.

**Silniční provoz se přenese do jednoho pruhu** podél chodníku u nástupišť. Tento silniční provoz bude obousměrný jednopruhový, zajištěný světelnou signalizací, provázanou s přejezdovým zabezpečovacím zařízením z provizorního domku PZZ se stávajícími výstražníky přenesenými do nové polohy v předchozích fázích, kdy byl přejezd bez silničního provozu. Zhotovitel opět zajistí dopravní značení pro toto omezení. Tento model dopravy bude stejný po dobu následujících 8mi měsíců, do konce SP 5 - **4. 11. 2022**.

Stále je třeba udržovat bezpečný koridor pro pěší, nyní je potřebné zajistit jejich bezpečnost i před intenzivním obousměrným silničním provozem v jednom pruhu, nejlépe instalací betonových svodidel CSB 50 v prostoru mimo vlastní přejezd.



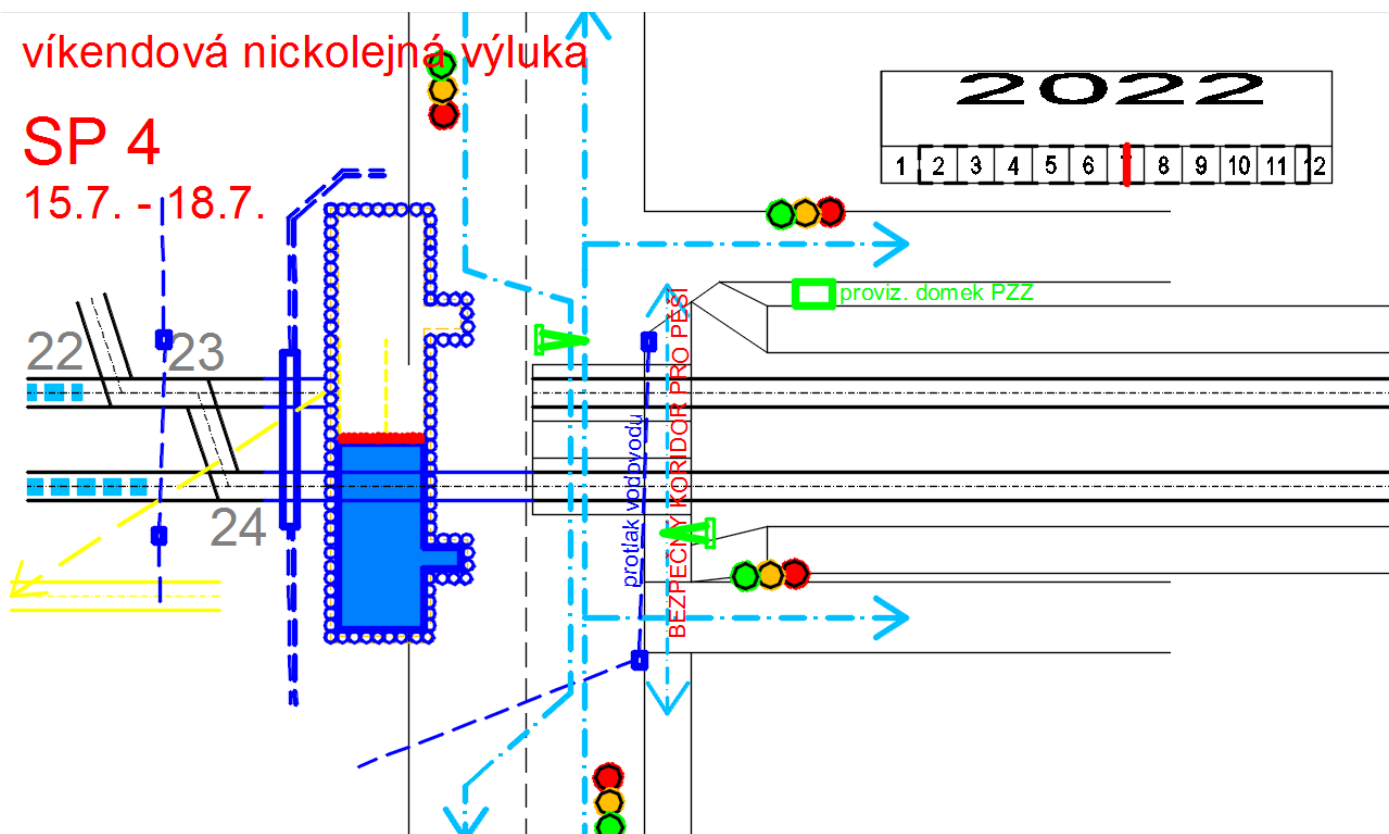
## SP 3

**Období 111-ti dnů SP3** - 27. 3. - 15. 7. - je obdobím výluky koleje č. 2, shodným s výlukou této koleje pro stavbu Rekonstrukce mostu v km 182,618. Během těchto necelých čtyř měsíců se realizuje nový podchod pod touto kolejí včetně výtahové šachty a schodišť.

Pro tyto práce se opět snese potřebná část kolejových polí, která již bude demontována. Po dokončení podchodu, izolace, ZKPP a doštěrkování, se již v závěru SP3 položí a podbijí kolejová pole nová.

Silniční provoz a provoz pěších zůstává podle modelu jako v předchozí fázi výstavby.

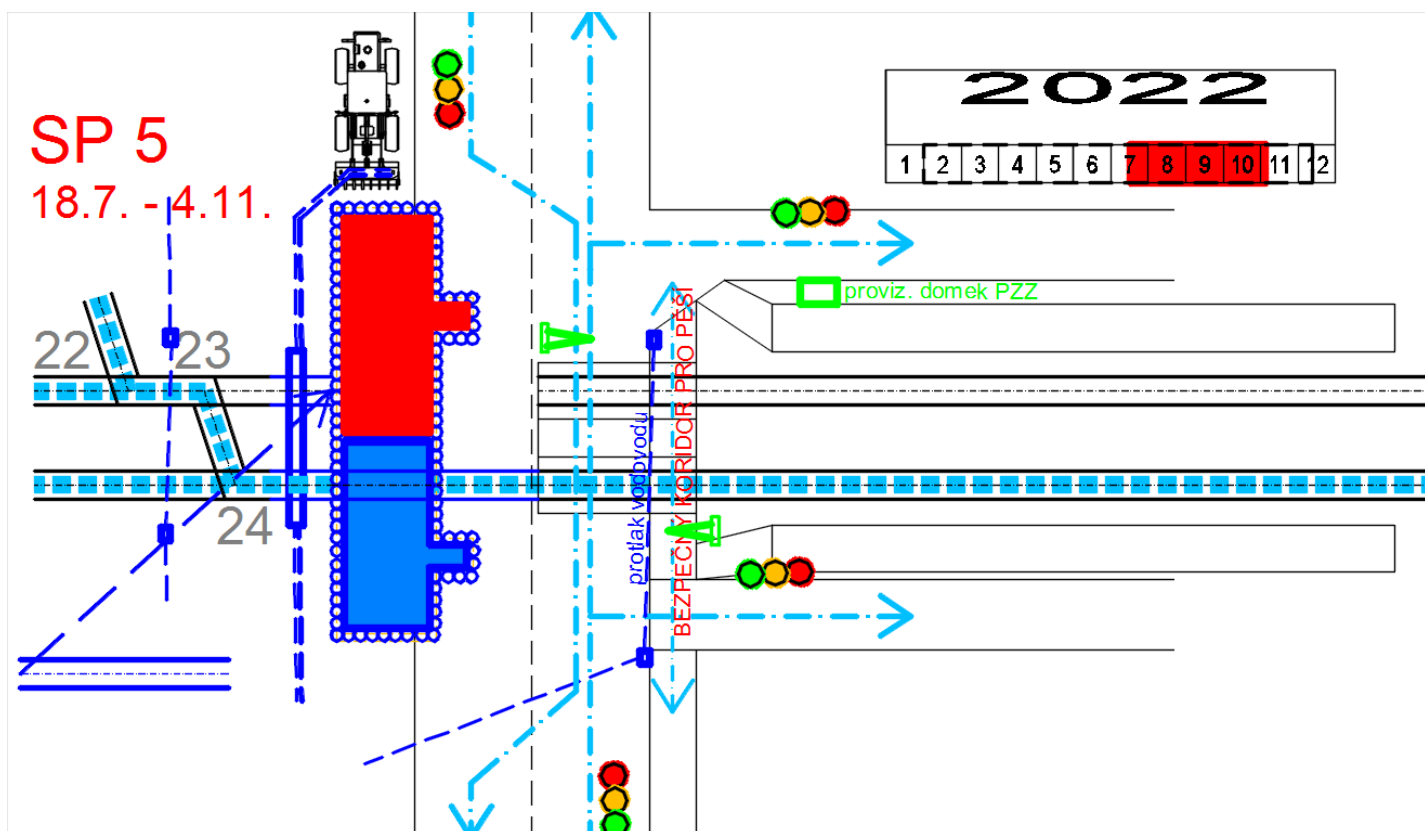




## SP 4

**SP4 je víkendová nickolejňá výluka** uprostřed července (15. 7. - 18. 7.), věnovaná zejména překlopení prací realizace podchodu z koleje č. 2 do koleje č. 1, kdy je nutné odhalit spáru v ose os kolejí. Ihned se snese kolejové pole v koleji č. 1 a odveze k demontáži. Je tak uvolněn přístup k pažení v ose os. Provede se maximum prací na odhalení pracovní dilatační spáry, zajištění štěrkového lože nově položené koleje č. 2, prolomení klenby starého podchodu a výkopů v těsné blízkosti koleje č. 2.

Silniční provoz a provoz pěších zůstává tak, jako v předchozí fázi výstavby.

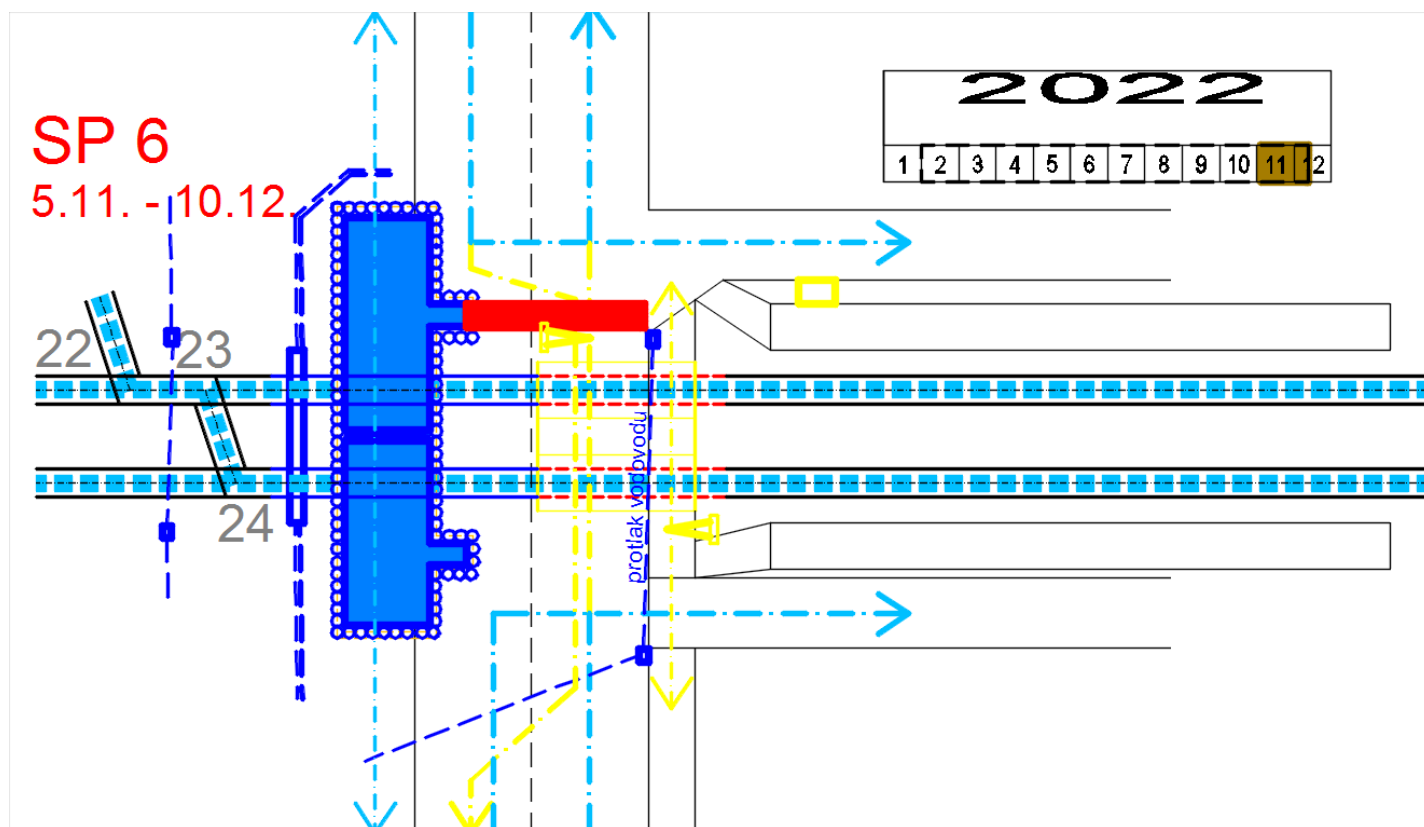


## SP 5

**Stavební postup SP5** - 110 dní v rozmezí 18. 7. - 4. 11., je obdobou SP3. Opět v souběhu s výlukou koleje č. 1 pro stavbu Rekonstrukce mostu v km 182,618 se během necelých čtyř měsíců realizuje nový podchod pod kolejí č. 1 včetně výtahové šachty a schodišť.

Po dokončení podchodu pod kolejí č. 1, izolace, ZKPP a doštěrkování, se již v závěru SP5 položí a podbijí kolejová pole nová.

Silniční provoz a provoz pěších zůstává, tak jako v předchozích fázích výstavby.



## SP 6

**Posledním stavebním postupem je SP6** v období 5. 11. - 10. 12. na závěr stavby, kdy je možno zprovoznit nový podchod pro pěší a cestující. V tomto stavebním postupu je nutné dokončit objekt veřejného WC, **ve dvou víkendových jednokolejných výlukách** (4. 11. 2022 - 7. 11. 2022 a 1. 11. 2022 - 14. 11. 2022) zrušit zbytek přejezdu a přechodu pro pěší, zrušit veškeré prvky přejezdového zabezpečovacího zařízení, dokončit odvodnění železničního spodku a pražcového podloží v prostoru dosud poježděného zbytku přejezdu, položit, podbít a posvařovat železniční svršek nový. Rovněž se dokončí veškeré komunikační zpevněné plochy, nové zídky s příchody na nástupiště, osadí se mobiliář a provedou se vegetační úpravy.

**Od 5. 11. 2022 již bude na bývalém přejezdu zrušen silniční provoz a nahradí ho nový nadjezd – stavba: III/379 37 BLANSKO, PŘEMOSTĚNÍ.**

Realizují se závěrečné práce v profesi trakčního vedení, které je možno konat až po zrušení přejezdu s výlukami: Vždy se bude jednat o výluky st. koleje č. 1a a 2a plus celá TV v žst. Blansko:

- 5/6. 11. 2022 – noční výluka (nickolejný provoz) na stavění stožárů a brány (So/Ne) – možno konat v čase 1:20 – 4:10
- 14/15. 11. 2022 – noční výluka (nickolejný provoz) na převěšení trakčního vedení a regulaci – možno konat v čase 23.50 – 3.30
- 15/16. 11. 2022 – noční výluka (nickolejný provoz) na demontáž starého trakčního vedení - možno konat v čase 23.50 – 3.30
- Případná další nutná noční výluka v kterýkoliv pracovní den je možná do data 10. 12. 2022 bez dopravních omezení a nárůstu nákladů za NAD.



Výkonná výsuvná dieselová osvětlovací souprava.



Na základě požadavku objednatele (Správa železnic 14. 4. 2020) se z hlediska organizace práce zhotovitele na staveništi pro optimalizaci plnění harmonogramu stavby předpokládají tato opatření:

Zimní technologická přestávka se uvažuje v délce jednoho měsíce.

Při realizaci stavby se předpokládá využití denní pracovní doby ve dvousměnném provozu 7 dnů v týdnu, se 14ti hodinovou pracovní dobou.

Vybrané činnosti, budou realizovány **v nočních směnách** v souladu ustanoveními § 78 odst. 1 písm. J a další) zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, bezpečnostních opatření definovaných v části B.10 BOZP. Tyto noční směny budou projednány s orgány ochrany veřejného zdraví. Organizací prací na staveništi je třeba zajistit, aby se v nočních výlukách neprováděly hlukově náročné práce (například používání pneumatických kladiv, řezání na okružní pile a podobně).

Následný zkušební provoz slouží k ověření funkce dokončené realizované stavby jako celku. Zkušební provoz bude povolen na základě technickobezpečnostní zkoušky.

Zkušební provoz je navržen 6 měsíců od dokončení stavby.



## p) Požadavky na výluky veřejné dopravy,

Viz tabulka výluk SSV:

### Plán výluk pro rok 2022 "Blansko, ulice Rožmitálova a Komenského – náhrada přejezdu P6801 v km 179.826 trati Brno – Česká Třebová"

Pol.		Kol.		Výluka plánována na měsíc												Poznámka		
čís.	Trat'ový úsek - ŽST	čís.	Důvod výluky	Poč.	Délka	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	Souběh staveb
																		Zastavený provoz (PÁ 20:00 - PO 04:00)
15a	Rájec-Jestřebí - Blansko	TK 1,2 + TV	zabíraní paží konstrukce v ose os obou kolejí č. 1 a 2	4	Nepř.		4											ZP 18.2.2022 (PÁ 20:00) - 21.2.2022 (PO 04:00)
15b	Blansko - Rájec-Jestřebí	TK 2,1 + TV	přeložka kanalizace podkolejemi č.1 a 2	4	Nepř.		4											ZP 25.2.2022 (PÁ 20:00) - 28.2.2022 (PO 04:00)
	Blansko - Rájec-Jestřebí	TK 2 + TV	realizace podchodu pod kolejí č.2	111	Nepř.			5	30	31	30	15						27.3.-15.7.2022 souběh se stavbou mostu km 182 a Březovou
	Rájec-Jestřebí - Blansko	TK 1 + TV	návoz materiálu po kolejí č.1	1	2h						1							ZP 02.06.2022
	Blansko - Rájec-Jestřebí	TK 2,1 + TV	překlopení stavebních prací z koleje č.2 do koleje č.1	4	Nepř.							4						ZP 15.7.2022 (PÁ 20:00) - 18.7.2022 (PO 04:00)
	Rájec-Jestřebí - Blansko	TK 1 + TV	realizace podchodu pod kolejí č.1	110	Nepř.							14	31	30	31	4		18.7.-4.11.2022 souběh se stavbou mostu km 182 a Březovou
	Blansko - Rájec-Jestřebí	TK 2 + TV	návoz materiálu po kolejí č.2	1	2h							1						ZP 19.7.
	Blansko - Rájec-Jestřebí	TK 2,1 + TV	realizce bran TV	4	Nepř.								4					ZP 26.8.2022 (PÁ 20:00) - 29.8.2022 (PO 04:00)
	Rájec-Jestřebí - Blansko	TK 1 + TV	zrušení přejezdu, ZKPP a nová kolej č. 1	4	Nepř.											4		ZP 4.11.2022 (PÁ 20:00) - 7.11.2022 (PO 04:00)
	Blansko - Rájec-Jestřebí	TK 2 + TV	zrušení přejezdu, ZKPP a nová kolej č. 2	4	Nepř.											4		ZP 11.11.2022 (PÁ 20:00) - 14.11.2022 (PO 04:00)

## q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

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 ploše navržené v této PD. Umístění vedení stavby se předpokládá rovněž na této ploše v kancelářských buňkách.

Umístění a rozmístění plochy zařízení staveniště je v optimální blízkosti stavby tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Technické i sociální vybavení plochy zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Plocha zařízení staveniště je zakreslena v situaci a vyobrazení zelenou plochou. Tento areál bude sloužit pro krátkodobé skládání materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Rovněž tak zde budou buňky jako kancelář a šatna, případně jídelna. 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.

Plocha zařízení staveniště bude vybavena kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

Nebudou zde parkoviště pro nákladní automobily či stavební stroje. Ty budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách ve stavebních dvorech dodavatelů, kde kromě lepší ochrany životního prostředí bude zajištěna i jejich lepší ostraha. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízení staveniště jejich mytí, údržba či opravy.

Pro krátkodobá stání automobilů či techniky bude v každém areálu potřebný počet 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.

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.

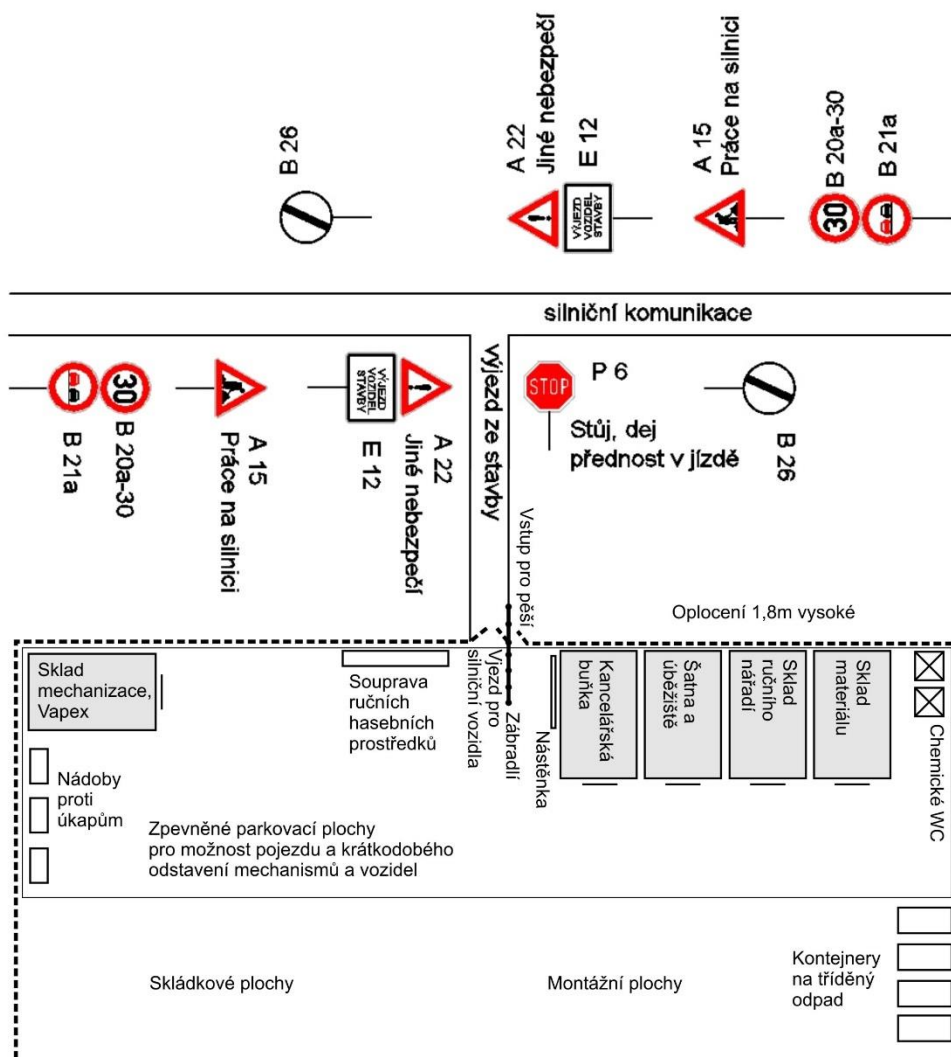
Kriteriem pro výběr subdodavatelských firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou v potřebném množství v Rožnově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

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

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

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



Popis plochy zařízení staveniště:

**ZS km 179,7 v žst. Blansko:**

Určení: **všeobecná skládková plocha.**

Plocha: 534 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: nezpevněná, s kusou kolejí.

Dopravní napojení: Po odbočce z ulice Na Lukách

Katastrální území: Blansko [605018]

Č. parcel: 452/1

Číslo LV: 841

Výměra: 47386

Typ parcely: Parcela katastru nemovitostí

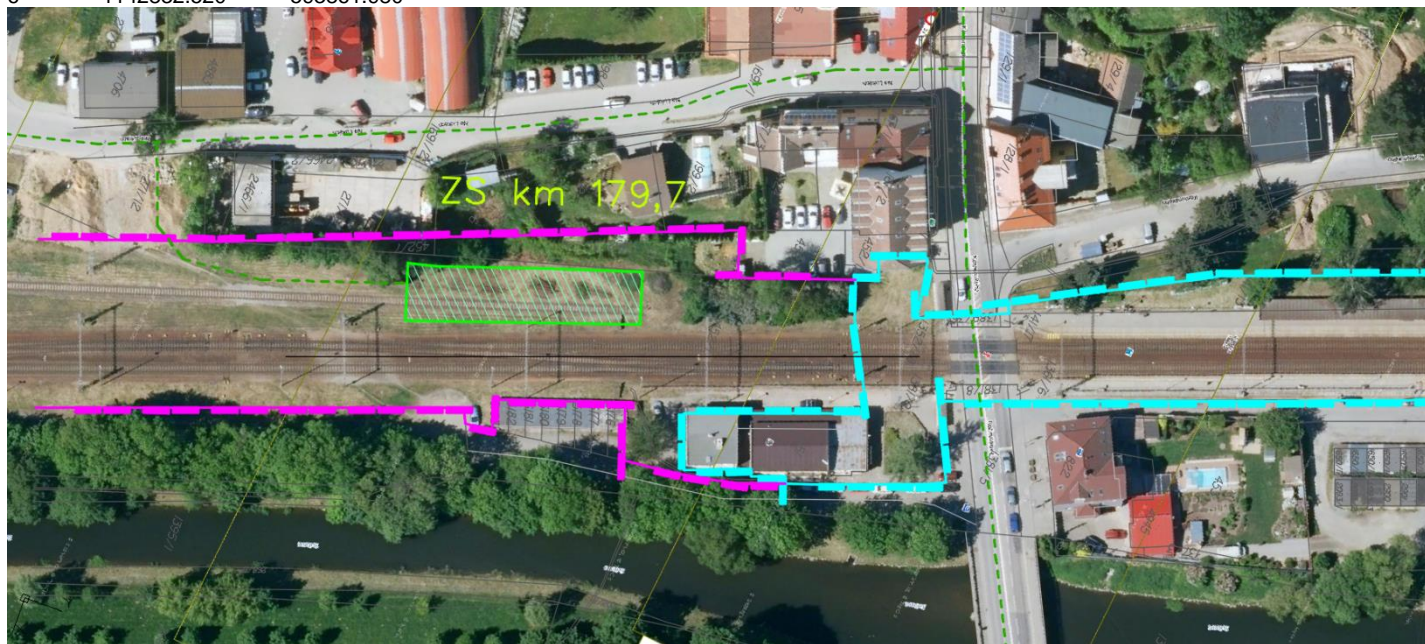
Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Pozemek: drážní, ČD, a.s.

Souřadnice lomových bodů plochy ZS 90,5:

1	1142814.305	593868.009
2	1142811.046	593857.630
3	1142856.280	593841.967
4	1142859.965	593853.118
5	1142854.260	593854.480
6	1142832.520	593861.980





### Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení

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

### Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby

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

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

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

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

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

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

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

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 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 provádění stavebních prací platí všechny obecně platné předpisy OBP (vlastní staveniště se nachází na drážním pozemku, kde platí předpisy SŽDC Bp1. Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají příslušná oprávnění a proškolení. Svářeči státní svářečskou zkoušku, řidiči a strojníci mechanismů příslušná oprávnění, totéž strojníci posunujících lokomotiv, strojníci kolejových jeřábů a mechanismů.**

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

Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6

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

silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

1. Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace např.:

- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- SŽDC D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
- SŽDC D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace
- SŽDC D6 Předpis pro tvorbu a zpracování technologických pomůcek ke grafikonu vlakové dopravy
- SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení provozu
- SŽDC D7-2 Organizování výlukových činností
- SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z 11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
- SŽDC S8 Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.
- SŽ R 14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.
- SŽDC T1 Telefonní provoz
- SŽDC T7 Rádiový provoz
- SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.



- SŽDC T113 Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení“.
- SŽDC T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- SŽDC Směrnice č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, statní organizace
- SŽDC Směrnice SM108 o postupu při užívání kamerových systémů
- SŽDC PO-01/2019-GR Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“
- SŽDC S5 Správa mostních objektů
- SŽDC SM100 Směrnice SŽDC SM100 pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy
- SŽDC Sm 103 Řešení ekologických škodných událostí
- SŽDC E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek
- SŽDC E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie
- SŽDC E10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení
- SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
- Směrnice SŽDC SM56
- Předpis SŽDC (ČSD) T123 Údržba reléových zabezpečovacích zařízení
- TNŽ\_34\_3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

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

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

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

#### Sociální náležitosti

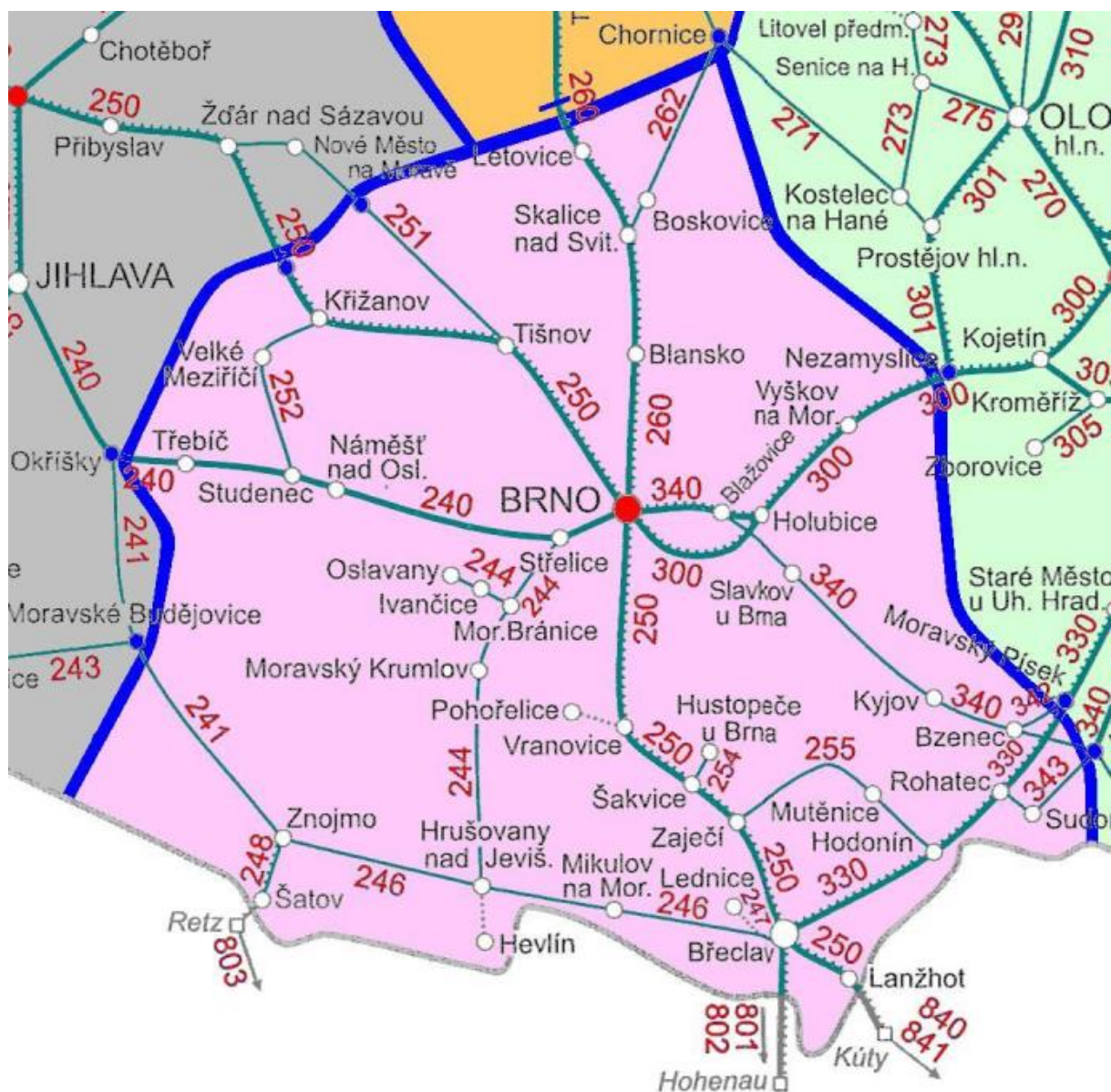
- lékařská služba v Blansku a v Brně
- policejní stanice v Blansku a v Brně
- hasičská záchranná stanice v Blansku a v Brně

#### Požární bezpečnost

#### **HZS SŽ - JPO Brno (724 296 699).**

Telefonní kontakt na ohlašovnu požáru – operační středisko HZS SŽ JPO Brno je: **972 624 150 a 972 624 444.**

Výřez z mapy zásahových obvodů JPO HZS SŽ je uveden 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 **HZS SŽ - JPO Brno** provozního dispečera pro řízení provozu Centrálního dispečerského pracoviště, který řídí provoz v předemných 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.

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

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

Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasícími 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, SŽ R 14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

#### **Zásady činností při vzniku mimořádné události.**

##### ***Při zpozorování požáru, nebo jiné mimořádné události je každý povinen:***

- provést nutná opatření k likvidaci události a zamezení jejího šíření (vyprostit zraněné osoby a poskytnout první pomoc, vypnout zařízení, uzavřít uzávěry, zasáhnout hasícími přístroji, hydranty, ohraničit únikové cesty, být nápomocen členům požární hlídky). Dle svých schopností a možností poskytnout pomoc při evakuaci a poskytnout jinou pomoc při hasebním zásahu, nebo vyproštění osoby.
- Varovat osoby v okolí místa události – vyhlásit poplach, provést nutná opatření k záchraně ohrožených osob.
- Ohlásit událost nadřízeným a havarijním službám (hasiči, policie, zdravotní záchranná služba), případně zajistit ohlášení prostřednictvím pověřené osoby na ohlašovnu požárů, policii, zdravotní záchrannou službu.

##### ***Způsob a místo ohlášení mimořádné události:***

Mimořádnou událost, nebo úraz je třeba ohlásit neprodleně osobně, nebo prostřednictvím osoby pověřené, nebo pomocí mobilního telefonu.

Telefonní čísla jednotek záchranného systému jsou následující:

- 150 Hasičský záchranný sbor
- 155 Lékařská záchranná služba
- 158 Policie ČR
- 112 Integrovaný záchranný systém.

**V HLÁŠENÍ UVEĎTE: KDO VOLÁ, KDO JSTE, CO SE STALO, ROZSAH UDÁLOSTI A OHROŽENÍ OSOB, ČÍSLO SVÉ TELEFONNÍ STANICE.**

Zhotovitel, který bude provádět stavební práce, zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování.“

**Před zahájením provozu musí být do dokumentace požární ochrany správce zařazeny:**

- zpráva o revizi elektrických zařízení a zpráva o kontrole, zabezpečené ve stanoveném termínu nebo lhůtě osobou, která je oprávněna revize kontroly, údržbu a opravy provádět,
  - doklady o kontrolách provozuschopnosti všech instalovaných požárně bezpečnostních zařízení obsahující náležitosti §7 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů tj. nejen ucpávek (nátěry, nástřiky, obklady, zdvojené podlahy, podhledy, nouzové/protipanické osvětlení, TOTAL STOP, požární uzávěry, apod.) a související průvodní dokumentaci jejich výrobce (§1 písm. k) vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů);
  - doklady o kontrole provozuschopnosti instalovaného přenosného hasicího přístroje obsahující náležitosti §9 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů včetně dokladu výrobce o stanovení počtu, hasicí schopnosti a jeho doporučeném umístění;
- Tyto doklady budou zhotovitelem předány správci objektu a stanou se nedílnou součástí dokumentace požární ochrany.

## Identifikační údaje stavby

a. **Název stavby :** Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č. Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko

b. **Místo stavby:**

Kraj:	Jihomoravský kraj
Okres:	Blansko
Katastrální území:	Blansko [605018]
TÚ:	2002 Brno hl. n. (mimo) – Česká Třebová (mimo)
DÚ:	10 Blansko – Rájec Jestřebí
TTP:	č.326A – trať Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová
Dle knižního jízdního řádu:	č.260 – trať Brno – Česká Třebová
Dle prohlášení o dráze:	740 00

## Dokumentace pro společné povolení a pro provádění stavby

**Dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, § 5, odst.1 v platném znění je stavba dráhy veřejně prospěšná.**

Drážní doprava na trati Blansko – Rájec Jestřebí je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis. Trať je dvojkolejná a elektrizovaná.

## Údaje o žadateli

Zadavatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1, Nové Město IČ: 70994234
Organizační jednotka:	DIČ: CZ70994234 Stavební správa východ se sídlem v Olomouci Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Ústřední orgán:	Ministerstvo dopravy ČR, Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1

## Údaje o zpracovateli dokumentace

Firma:	SUDOP BRNO, spol. s r.o. Kounicova 688/26, 602 00 Brno IČ: 44960417 DIČ: CZ44960417
--------	--

Hlavní projektanti za jednotlivé profese:

### Hlavní inženýr projektu:

Ing. Radomír Hanák, č. autorizace 1004457, obor IM00 (mosty a inženýrské konstrukce)

### Zástupce hlavního inženýra projektu:

Ing. Petr Šramota

### Specialisté jednotlivých částí dokumentace:

#### Železniční svršek a spodek:

Ing. Petr Rotschein, č. autorizace 1003431, obor ID00 (dopravní stavby)

#### Mosty a inženýrské konstrukce:

Ing. Radomír Hanák, č. autorizace 1004457, obor IM00 (mosty a inženýrské konstrukce)

#### Pozemní komunikace:

Bronislav Urbánek, č. autorizace 1006477 obor TD02 (dopravní stavby)

#### Pozemní objekty:



Ing. Martin Kubečka, č. autorizace 1103966, obor IP00 (pozemní stavby)

*Sdělovací zařízení:*

Ing. Josef Naništa, č. autorizace 1000472, obor IT00 (technologická zařízení staveb)

*Silnoproud:*

Ing. Jan Zářecký, č. autorizace 1004880, obor IT00 (technologická zařízení staveb)

*Zabezpečovací zařízení:*

Ing. Marek Škubla

*Trakční vedení:*

Ing. Jiří Pelc, č. autorizace 1004337, obor IT00 (technologická zařízení staveb)

*Inženýrské sítě – vodovody, kanalizace :*

Ing. Daniela Šimkovičová

*Požárně bezpečnostní řešení:*

Ing. Olga Veselá, č. autorizace 1000605, obor IH00 požární bezpečnost staveb

*Geodetická dokumentace:*

Ing. Jan Klecker, Úřední oprávnění pro ověřování výsledků zeměměřických činností – č. 4342/1995-12

*POV, BOZP:*

Ing. Josef Ferenc, č. autorizace 1000843, obor ID00 (dopravní stavby), Osvědčení k činnosti koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi reg. č.: TACZ/034/KOO/2019.

*Životní prostředí:*

Ing. Petra Gottwaldová