

Jiná ověření:		Paré:	
<p>Orientační schéma:</p>		<p>Razítko oprávněné osoby:</p> <p>.....</p> <p>Podpis: Datum:</p>	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	1.11.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Petr Rotschein

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	Společnost SUBO-SUPRA-SUEU pro DSP+PDPS "Modernizace železničního uzlu Česká Třebová" Kounicova 688/26, 611 36 Brno T: +420 972625804 E: sudop@sudop-brno.cz	
Adresa:		
Kontakt:		

Zhotovitel části/objektu:	SUDOP BRNO, spol. s r.o. Kounicova 688/26, 611 36 Brno T: +420 972625804 E: sudop@sudop-brno.cz	
Adresa:		
Kontakt:		

Hlavní projektant (HIP):	Ing. K. Chmela / Ing. M. Mráz	Specialista: Ing. Petr Rotschein
--------------------------	--------------------------------------	---

Název stavby/akce:	Modernizace železničního uzlu Česká Třebová	Označení investora: S621500577
		Zakázka: 21072-01-0223
Název části:	Koleje	Označení části: B.8
Název objektu/dílčí části:	Zásady organizace výstavby	Označení objektu/komplexu: B.8
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy (typ/pořadí): B.8.1
Název dílčí části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Stupeň dokumentace:
Ing. Josef Ferenc	Ing. Josef Ferenc	PDPS
Kraj:	Katastrální území:	Měřítko:
Pardubický	viz. textová část	62 x A4
		TUDU:
		viz. textová část
		Smluvní datum zpracování:
		11/2023

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 5 0 0 5 7 7	-	P D P S 16 17 18 19 20 21	22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33	34 35 36 37 38 39	-	0 0 0
[Prostor pro další informace]						

"Modernizace železničního uzlu Česká Třebová"

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

Obsah

a)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	2
b)	Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů, zásady vnitrostaveništní dopravy.	7
c)	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	7
d)	Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, plochy zařízení staveniště.	7
e)	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras, úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb.	8
f)	Bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemin v rozsahu podle B.8.5.	8
g)	Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání).....	8
h)	Popis jednotlivých stavebních postupů.	44
i)	Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	44
j)	Popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.).....	47
k)	Popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení.....	47
l)	Popis objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší odsouhlasených PČR, průchody pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO).	47
m)	Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby.	47
n)	Požadavky na výluky veřejné dopravy.....	47
o)	Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace.	47
p)	Ochrana životního prostředí při výstavbě.	48
q)	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.	49
r)	Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.	57
s)	Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.	57
t)	Odvodnění staveniště.....	58
u)	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.....	59
v)	Řešení sociálních a sanitárních zařízení.	59
w)	Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu (schematicky).....	59
	Obecně platí, že orgány životního prostředí a hygieny nemají výhrady, pokud jsou základny min. 200 m od obytné zástavby. Toto navržená plocha na ploše bývalého kolejiště Rn skupiny v rámci ZS km 245,8 splňuje.	63
	ZS km 249,1	66
	ZS km 249,0	66
	ZS km 248,0	67
	ZS km 247,9	67
	ZS km 247,95	67
	ZS km 247,6	68

ZS km 247,5	69
ZS km 247,4	69
ZS km 247,2	70
ZS km 246,8	71
ZS km 246,4	71
ZS km 245,8	72
ZS km 245,3 západní	73
ZS km 245,3 východní	73
ZS km 244,8	74
ZS km 245,0	74
ZS km 245,1	75
ZS km 244,0	76
ZS km 243,7	77
ZS km 243,4	77
ZS km 243,3	77
ÚLOŽIŠTĚ ZEMIN a recyklační základna ŠL	78
SKLÁDKY SYPKÝCH MATERIÁLŮ	78
ZS km 243,2	78
ZS km 242,9	79
ZS km 242,6	80
ZS km 242,0	80
ZS km 241,9 východ	80
ZS km 241,9 západ	81
ZS km 240,2	81
ZS km 239,4	82
x) Staveništní přejezdy a úroňová křížení (vyznačení dále bude ve schématech stavebních postupů).....	84

V průběhu zpracování této dokumentace došlo ke změně konceptu řízení provozu v uzlu Česká Třebová. Tato změna způsobila zahrnutí odboček Parník a Zádulka do uzlu Česká Třebová. Nově jsou tyto odbočky již součástí České Třebové Osobní skupiny. Z těchto důvodů Odb Parník a Odb Zádulka zanikají a stávají se pouhým zhlavím ve stanici Česká Třebová obvod Osobní skupina. Mezi těmito zhlavími a osobním nádražím tak nově vznikají staniční koleje z patřičnými indexy. Pojmenování těchto zhlaví je jen z důvodů nutnosti pojmenovat dopravní bod a to Česká Třebová-Parník, Česká Třebová-Zádulka a Česká Třebová vjezdová skupina-Les.

Vzhledem k platnému územnímu rozhodnutí však pojmenování PS a SO zůstává s původními názvy odboček popřípadě s původními názvy traťových nebo staničních kolejí.

a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

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

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

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

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

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

Pod Březinou – Ústecká (referentská osobní vozidla)

Dukelská, Nerudova, Paklackého

U teplárny

U Stadionu

Táborská

Jiráskova

Na Trubech (referentská osobní vozidla), Pernerova

Röslerova, Tykačova (2 bloky)

Masarykova, Krátká

Matyášova

Sadová, Náměstí Jana Pernera

Kozlovská

Semanínská

Slovanská

Bří Hubálků

Semanínská – Moravská

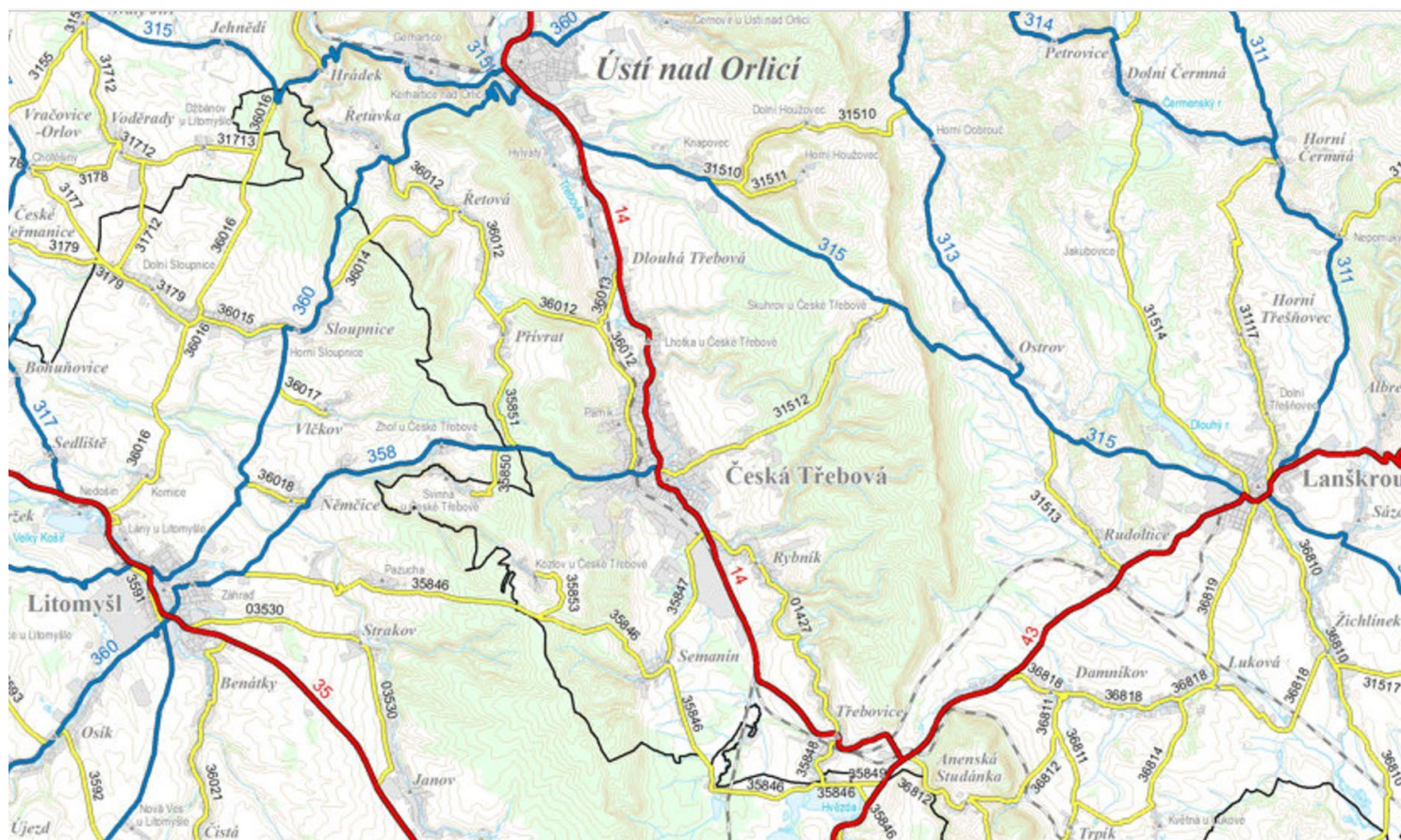
Využívání dalších uličních profilů se sevřenou obytnou zástavbou pro stavbu není nevyhnutné, proto by zhotovitel při převzetí staveniště měl převzít rovněž seznam ulic, které pro realizaci může použít.

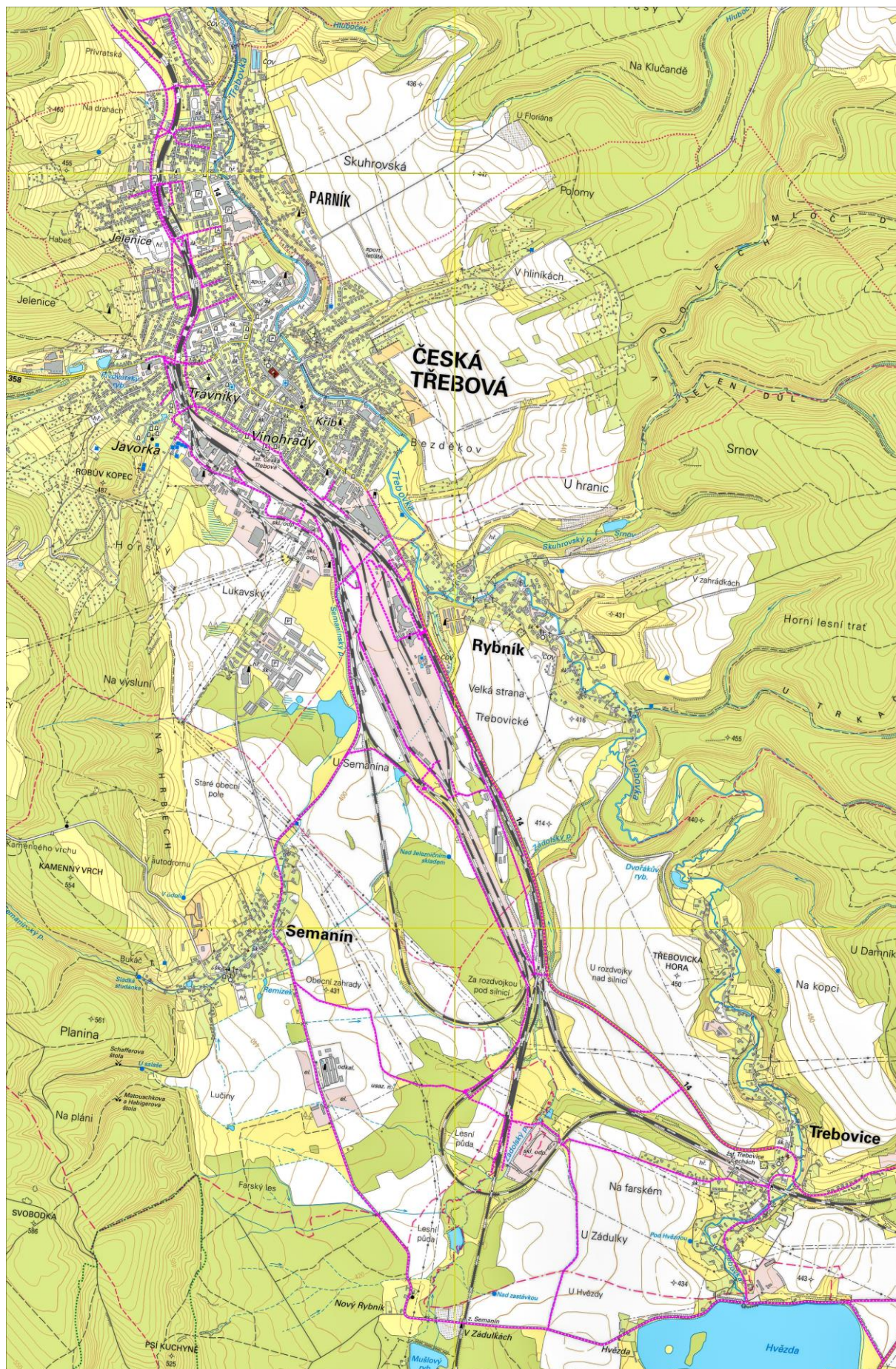
Dalšími komunikacemi pro stavbu jsou veškeré obslužné, účelové a polní cesty uvnitř areálu železničního uzlu Česká Třebová.

Potřebné sjezdy a nájezdy k dílčím staveništním plochám jsou zahrnuty v SO 10-97-01 Zabezpečení veřejných zájmů.

Níže je uveden výřez se silniční mapy včetně legendy a dále situační zakres dopravních tras fialovými liniemi do mapy 1:25 000. Samostatnou přílohou těchto dopravních tras je B.8.2 v měřítku 1:10 000.



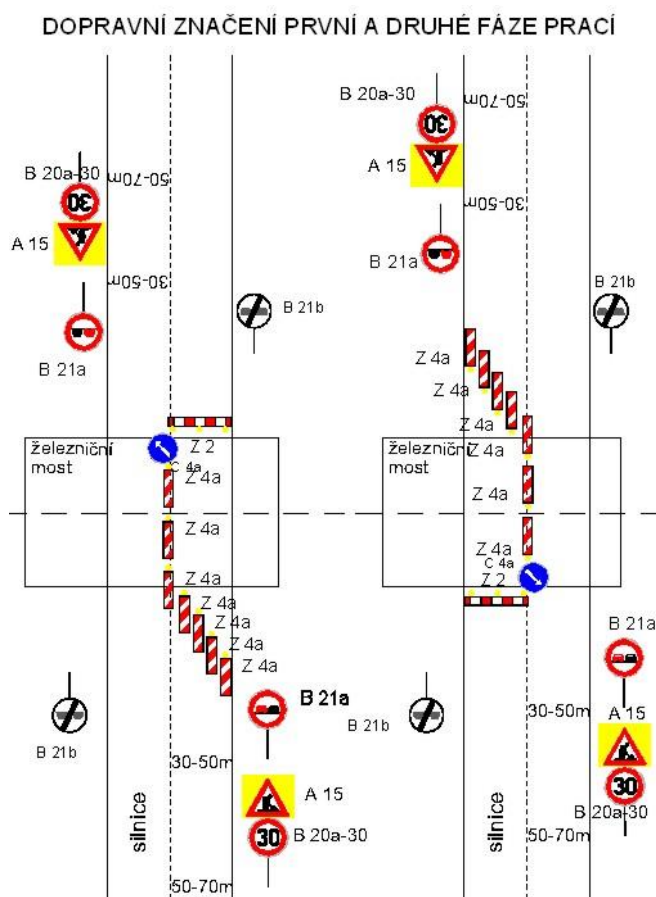




Na stavbě bude u mostů pokládka nových kabelů realizována pomocí nových kabelových lávek vně jejich nosné konstrukce. Při instalaci základů (konzolových podpěr) těchto kabelových lávek bude pravděpodobně nutné krátkodobé (několikahodinové), omezení jednoho jízdního pruhu pro ustavení potřebné mechanizace.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

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

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



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

b) Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů, zásady vnitrostaveništní dopravy.

Přístupové obslužné komunikace jsou popsány v předchozí kapitole. Na tyto komunikace se budou napojovat konkrétní komunikace staveništní, a to na jednotlivá dílčí pracovní místa.

Stavba je rozdělena na mnoho stavebních postupů, kdy se budou realizovat modernizační práce v omezených prostorech, na okrajích v kontaktu s železniční dopravou, nežádka uprostřed kolejíště. Po snesení stávajícího železničního svršku bude možné takto odkryté železniční pláne využít jako dopravního koridoru, avšak pouze do chvíle, kdy se zde začnou hloubit výkopy pro mostní objekty, odvodnění, kabelovody ...

Z tohoto důvodu bude na stavbě velmi významná dopravní obsluha železničními prostředky. Pracovní vlaky budou dopravovat jak techniku, tak také vytěžené a zabudovávané hmoty a dílce, ale i pracovníky na pracovištích uvnitř kolejíště.

Pracovní vlaky potenciálně dále omezí železniční dopravu v uzlu Česká Třebová, avšak tato omezení se bude zhotovitel snažit po dohodě s dispečery orientovat do časů, kdy takováto omezení nebudou významná pro propustnost celého uzlu.

Většina stavenišť, zejména v rámci SP5, však je dostatečně rozsáhlá a jejich plán je přístupná silničními vozidly.

Mezisklady zemin a sypkých materiálů jsou v rámci železničního uzlu Česká Třebová umístěny v dostatečném rozsahu, uvnitř kolejíště a dostupné z koleje i staveništními komunikacemi po obou stranách km 243,5.

Stanice recyklace šterkového lože (v rámci ZS km 245,8) je navržena v prostoru rušené Rn skupiny, kdy na dobu stavby může být krajní kolej ponechána právě na návoz a odvoz kolejovými prostředky.

c) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Ochrana okolí staveniště je popsána v kapitole q). Požadavky na související asanace a demolice vyvolené stavbou jsou dány nutností vymístění staveniště pro výstavbu jiných objektů.

Uceleně jsou tyto větší objekty zahrnuty v samostatných stavebních objektech:

SO 13-15-05	Úsek Severní spojovací kolej 93, demolice
SO 14-15-11	Žst. Č.Třebová, Osobní nádraží, olomoucké zhlaví, demolice
SO 15-15-02	Žst. Č.Třebová, Odjezdová skupina, olomoucké zhlaví, demolice
SO 16-15-03	Úsek Č.Třebová os.n. - odb.Parník vč., os.koleje, demolice

Další potřebné drobné demoliční a bourací práce jsou popsány u jednotlivých SO, které demolici vyvolávají.

Kácení dřevin je součástí části B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí.

d) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, plochy zařízení staveniště.

Viz. samostatná příloha této projektové dokumentace:
C.3 Koordinační situační výkres.

e) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras, úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb.

Požadavky na bezbariérové obchozí trasy nejsou.

f) Bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemin v rozsahu podle B.8.5.

V rámci stavby budou realizovány násypy i výkopy, jejichž materiál bude možno kategorizovat až přímo na staveništi při konkrétních výkopových a násypových pracích. Zcela nové koleje na novém železničním tělese budou vybudovány v prostoru vjezdové skupiny:

Spojovací kolej Odbočka Les – vjezdová skupina. Tato kolej bude ve velkém sklonu, takže dynamické účinky na její zemní těleso budou zvýšené. Proto zde bude nutná kvalita provádění spojení s rostlým povrchem, vrstvení i hutnění, a zejména kategorizace použité zeminy. Předpokládá se použití výkopku ze základu zárubní zdi pro nové koleje č. 112 a č. 114 vjezdové skupiny. Návoz tohoto materiálu bude realizován železničními kolejovými prostředky, protože pracovní místo se nachází uvnitř provozovaného kolejiště.

Podstatné je, že při dodržení časového harmonogramu stavby bude na konsolidaci tohoto násypového tělesa cca alespoň 6 měsíců.

Většina vytěženého materiálu však nebude rostlá zemina, protože bude pocházet z výkopů uvnitř stávajícího tělesa. Bude obsahovat navážky a úlomky betonů či zdiva z demolic. Tyto hmoty budou odvezeny na plochu meziskládky zeminy – viz kapitoly b) a w), kde dojde k jejich kategorizaci, třídění, případné úpravě k zabudování do stavby, nebo budou odvezeny do úložišť odpadového materiálu – viz p) Přehled firem zabývajících se recyklací a likvidací odpadů.

g) Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání).

Předpokládané členění stavebních prací v časovém harmonogramu:












Stavební práce budou probíhat v průběhu let:	2025 - 2031.
začátek stavebních prací:	1.6.2024
SP5 – osobní nádraží a navazující traťové úseky:	GVD 2028

Schémata stavebních postupů stavby Modernizace železničního uzlu Česká Třebová jsou označena jako SP s pořadovým číslem a případně po pomlčce s indexy.

Pod stejnými názvy jsou uvedeny stavební postupy také v rádcích časového harmonogramu. Pracovně byly pro ověření reálnosti těchto stavebních postupů vypracovány rovněž situace jednotlivých postupů v profesích kolejí mostů, kabelovodů a potrubích vedení. Schémata stavebních postupů a časový harmonogram realizace stavby jsou samostatnými přílohami části B.8 Zásady organizace výstavby.

K obsahu schémat stavebních postupů:

V horní části každého schématu stavebního postupu je uvedena časová osa s červeným časovým obdélníkem vymezení činností, které se budou v daném stavebním postupu realizovat. Konkrétní data činností jsou uvedena v časovém harmonogramu.

	kolejrušené
	koleje stávající
	koleje stávající (na průjezdné trase) provozované - rozdíl barevných odstínů je zvolen pro lepší orientaci ve schématu
	koleje aktuálně realizované
	koleje hotové
	koleje hotové (na průjezdné trase), provozované
	koleje ve výhledu, budou realizovány v následných stavebních postupech
	výhledové trasy kabelovodů
	provizorní výhybky a nástupiště ve výstavbě
	stávající betonový kabelovod
	záporové pažení u mostů odshora: ve výhledu, v realizaci, hotové, rušené

V levém dolním rohu je uvedena legenda čar ve schématech stavebních postupů. Vychází ze zavedených zvyklostí, kdy černou tenkou čarou jsou zakresleny koleje stávající, žlutou čarou jsou označeny koleje a objekty demolované.

Silnější červenou čarou jsou zakresleny objekty, které jsou v rámci zobrazeného stavebního postupu aktuálně realizovány.

Jedná se tak o stavební jámu, kdy po snesení stávajících kolejových polí, šterku a vrstev železničního svršku se zde před pokládkou materiálu nového železničního svršku a spodku realizují násypy, výkopy, veškeré sítě a rozvody sdělovacího, zabezpečovacího zařízení, silnoproudých kabelů, kabelovody, trativody, vodovody a kanalizace, odvodnění, trakční podpěry a další zařízení. Zejména se ale před pokládkou nového svršku a spodku realizují časově náročné práce na mostních objektech, které se nacházejí v půdorysu těchto červeně vyznačených čar.

Modrou čarou jsou vyznačeny koleje a objekty, které jsou již v daném stavebním postupu realizované a mohou být uvedeny do provozu.

O tom, které koleje (ať už stávající, nebo nově dokončené koleje v daném stavebním postupu) zajišťují průjezdnou železniční dopravu, informuje schéma podbarvením těchto kolejí silnější čtverečkovanou čarou. Barevně jsou zde odlišeny doprava převážně nákladní, nebo osobní v odstínech světle modré. V odstínech fialové je zvýrazněn průjezd jižní spojkou – kolej č. 90.

Světlejší červenou barvou jsou zakreslena aktuálně realizovaná provizorní kolejová propojení a provizorní nástupiště pro potřeby realizace osobního nádraží v odjezdové skupině a následně zelenou barvou jsou tyto objekty zakresleny ve stavebním postupu, kdy jsou aktuálně realizovány. Obdobně plně žluté jsou podbarveny vedlejší provozované koleje.

Tenkou oranžovou čárkovanou čarou jsou pro komplexní informaci zakresleny koleje, které budou realizovány až v následných stavebních postupech.

Obdobně jsou ve schématech zakresleny trasy budoucích kabelovodů khaki barvou, případně šedou barvou trasa stávajícího betonového kabelovodu. Tento kabelovod bude v místech křížení s novým stavem kolejiště sanován.

Schémata stavebních postupů zachycují veškerý rozsah kolejiště železničního uzlu Česká Třebová s vjezdy v levém horním rohu od Brna (Opatova) a Třebovice v Čechách, (vjezd v Třebovici reprezentuje směry od Lanškrouna, Zábřehu na Moravě, potažmo Olomouce a Chornic).

V pravém dolním rohu schématu je vždy zakreslen vjezd od Prahy (od Dlouhé Třebové, od Ústí nad Orlicí) s odbočkou Parník a stejnojmenným průpletem traťových kolejí do společného pražského zhlaví skupiny osobního nádraží, odjezdové skupiny i rušené Rn skupiny.

Na toto zhlaví je rovněž navázáno odpojení vleček CZ LOKO, mateční koleje Kalvárie a logistického areálu kolejí S1 až S7 (nově 439b až 505).

Celé kolejiště je zakresleno včetně všech výhybek a rozvětvení. Za středním zhlavím jsou zakresleny směrové skupiny a blokově i vlečky Lokomotivního depa a modulu Metransu. Tyto kolejové skupiny obklopují průjezdné koleje 100 (nově 95) a 200 (nově 96) (s budoucí Odbočkou Potok) na straně jedné, a 4 koleje dvou dvoukolejných tratí na straně druhé.

Mezi svazky kolejí probíhají i dvě tranzitní spojovací koleje – jižní, č. 90 a severní č.91

V tomto prostoru jsou i vlečky a účelová kolejiště:

Vlečka Korado a účelové kolejiště OŘ OTV Česká Třebová,

Účelové kolejiště OŘ TO1 Česká Třebová Stará harfa a Pod jeřábem a kolejiště Montážní základny,

Vlečka DKV Česká Třebová,

Vlečka RSM Hradec Králové v žst. Česká Třebová.

Srdcem celého uzlu je pak vjezdová skupina s průplety a kříženími v prostoru odboček Les a Zádulka.

Ve schématech jsou také vyznačeny polohy rozhodujících mostních objektů, jejichž stavební úpravy jsou ve schématech stavebních postupů rovněž naznačeny.

Celý tento živý železniční organismus uzlu Česká Třebová musí být během stavby Modernizace udržitelně provozuschopný a uzel Česká Třebová průjezdný. Předložené stavební postupy realizace stavebních prací průjezdnost a provozuschopnost uzlu Česká Třebová za některých omezení a zavedení opatření zajišťuje.

Podstatou scénáře stavebních postupů je modernizace kolejiště **osobního** nádraží včetně nástupišť a pochodu jako celku v rozsahu Grafikonu Vlakové Dopravy 2028, v rámci **stavebního postupu číslo 5**:

Ve stavebních postupech, před tímto SP5, je nutno modernizovat koleje a technologická zařízení, která budou přenášet zvýšené nároky na průjezd uzlem nákladní i osobní dopravou během výstavby nového osobního nádraží.

Jedná se o novou kolej č.437, navazující na modernizovanou kolej č. 200 (nově 96) s výhybkovými spojeními výhybek 450 – 452, nového obvodu Potok u ulice Semanínské, propojující koleje č. 100 (nově 95) a 200 (nově 96). Tyto koleje budou vybaveny novým zabezpečovacím zařízením.

Modernizací projdou odbočka Les, odbočka Zádulka i kolej Les – Třebovice v Čechách včetně jejich mostních objektů.

Vjezdová skupina bude mít do zahájení SP5 nové zabezpečovací zařízení, bude rozšířena o nové koleje č. 112 a 114 a bude propojena novou kolejí od odbočky Les do svého modernizovaného brněnského zhlaví.

Budou dokončeny areály traťmistrovských okrásků v Třebovici i na montážní základně, budou realizovány nové odstavné koleje č. 451, 450, 452, 453,454, 455, 456.

Budou také nově propojeny a modernizovány jižní a severní spojovací kolej.

V provozu již bude nová lávka pro pěší Korado a do začátku SP5 bude v provozu i stávající podchod CZ LOKO. Nový podchod již bude v této době vybudován pod všemi kolejemi odjezdové skupiny, a tak se zahájením SP5 bude pěší provoz přes kolejiště převeden na přechod přes stavební jámu osobního nádraží, a právě novou část podchodu. Starý podchod CZ LOKO tak může být následně opuštěn a postupně demolován.

V poslední řadě budou před zahájením stavebního postupu SP5 vybudována dvě provizorní ostrovní nástupiště s provizorními schodišťovými rameny na nástupiště a provizorní kolejová spojení v odjezdové skupině mezi kolejemi stávajících čísel 9 – 19. Tato nástupiště budou vybavena přístřešky, osvětlením, informačním zařízením a dalšími technickými prostředky, které vyžadují normy a předpisy pro nástupiště.

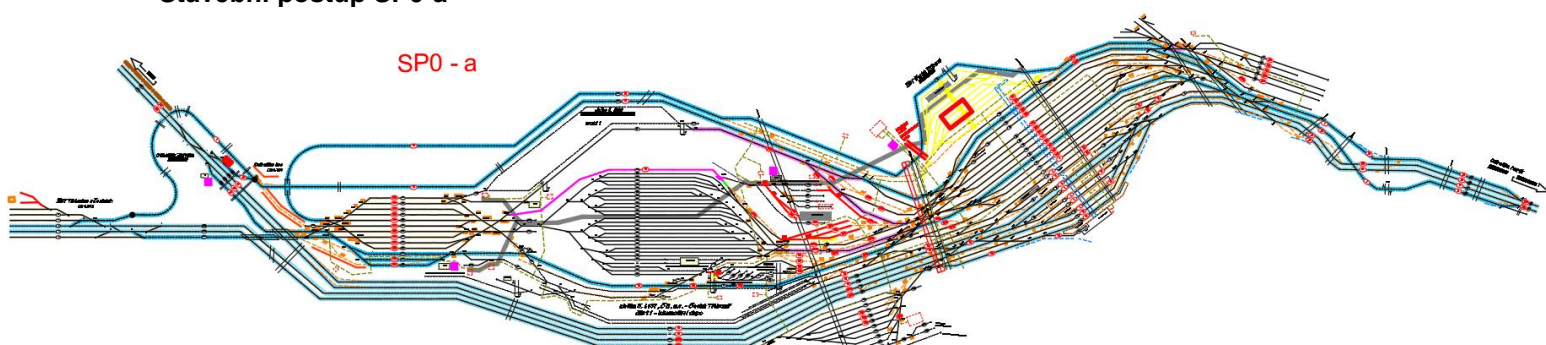
Pro všechny stavební postupy při zajištění plynulosti železniční dopravy platí, že odborně způsobilé dopravní zaměstnance zajistí na své náklady zhotovitel stavby.

Popis jednotlivých stavebních postupů

V rámci rozvahy jednotlivých stavebních postupů je počítáno v závěru celého objemu stavebních prací daného SP i s časy na přezkoušení zabezpečovacího zařízení. Toto je patrné z konstrukce řádkového časového harmonogramu, kde na **zkoušení zabezpečovacího zařízení** jsou věnovány konkrétní řádky zvýrazněné fialovou barvou.

Stavební objekty a provozní soubory této stavby rovněž mají ve svých dokumentacích podrobnější popisy svých technologických procesů při realizaci v rámci stavebních postupů. SO a PS všech profesí, zejména mostních, a veškerých inženýrských sítí, uvažují s technickými opatřeními během jednotlivých časových sledů s technickými opatřeními u předělů jejich jednotlivých částí, dilatačními spárami, ochranou stavebních jam paženími a podobně. Některé technologie provádění SO a PS byly voleny na míru právě možnostem realizace po částech v jednotlivých stavebních postupech. Byly stanoveny technologické časy prací v rámci těchto postupů a také časy výluk dotčených částí kolejiště, včetně trakčního vedení.

Stavební postup SP0-a



Podstatou tohoto prvního nultého stavebního postupu jsou jednotlivé práce a činnosti, které je možno konat převážně tzv. „na zelené louce“, stále ještě mimo stávající provozovanou dopravní cestu:

Kácení a redukce zeleně budou realizovány v prostoru staveniště pro ty práce, které se budou konat v prvních dvou letech výstavby. Jedná se o období mimo vegetační klid i měsíce mimo hnízdní období, proto se provede pouze nutné kácení se souhlasným stanoviskem orgánů. Toto kácení bude opětně prováděno v následujících letech ve stejných měsících lednu a únoru, a to v místech aktuálních stavebních činností v daném roce.

V době začátku stavby, v tomto stavebním postupu, se provádějí práce na budování zázemí stavby. A to ploch zařízení staveniště, zřízení a zpevnění skládkových ploch, návoz staveništních buněk, napojení energií staveniště, oplocení, návoz prvního materiálu, nájezdy a vjezdy na staveniště. Plochy zařízení staveniště jsou v koordinačních situacích i ve výřezech v této zprávě vyznačeny zelenými šrafovanými plochami.

Od prvních dnů začnou práce na instalaci kontejnerů a kabelových tras M-PZZ mobilního provizorního zabezpečovacího zařízení, jeho vnějších prvků, výhybkářských stanišť, aby mohla být následně realizována postupná aktivace všech M-PZZ. Stanoviště M-PZZ budou v rámci této stavby zřízena v prostorech (ve schématech světle fialové překřížené čtverečky):

V blízkosti stávajícího DK Zádulka,

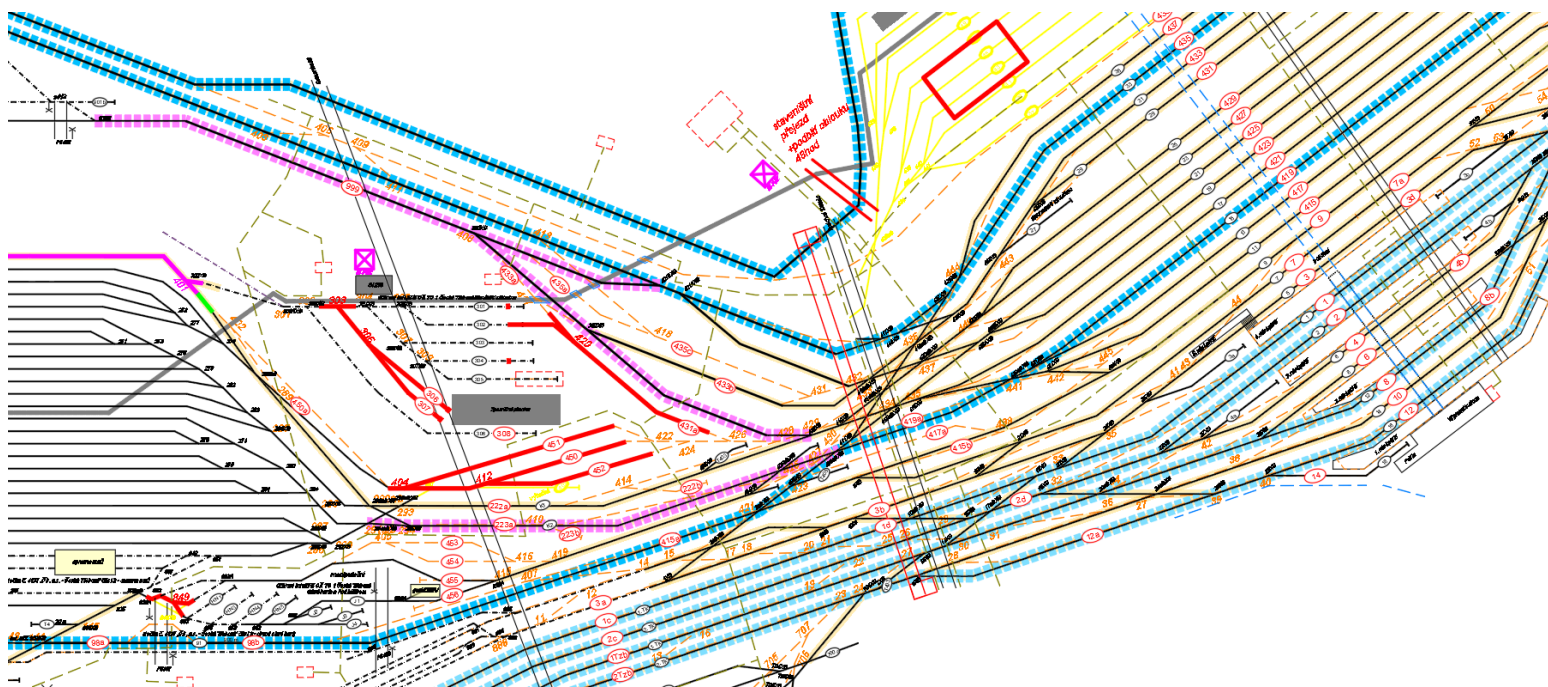
V prostoru stávajícího St. 014 na zhlaví vjezdové skupiny,

V prostoru stávajícího St. 039 u Montážní základny,

V prostoru stávajícího St.019 nově Ústřední stávedlo ("stravovna").

Dále pak příprava nových TZZ v žst Opatov a žst. Třebovice v Čechách, nové kabelové trasy žst. Opatov – ČT-Zádulka a nové přejezdové zabezpečovací zařízení na zastávce Semanín.

Celý časový harmonogram včetně období přepínání je samostatnou přílohou ZOV.



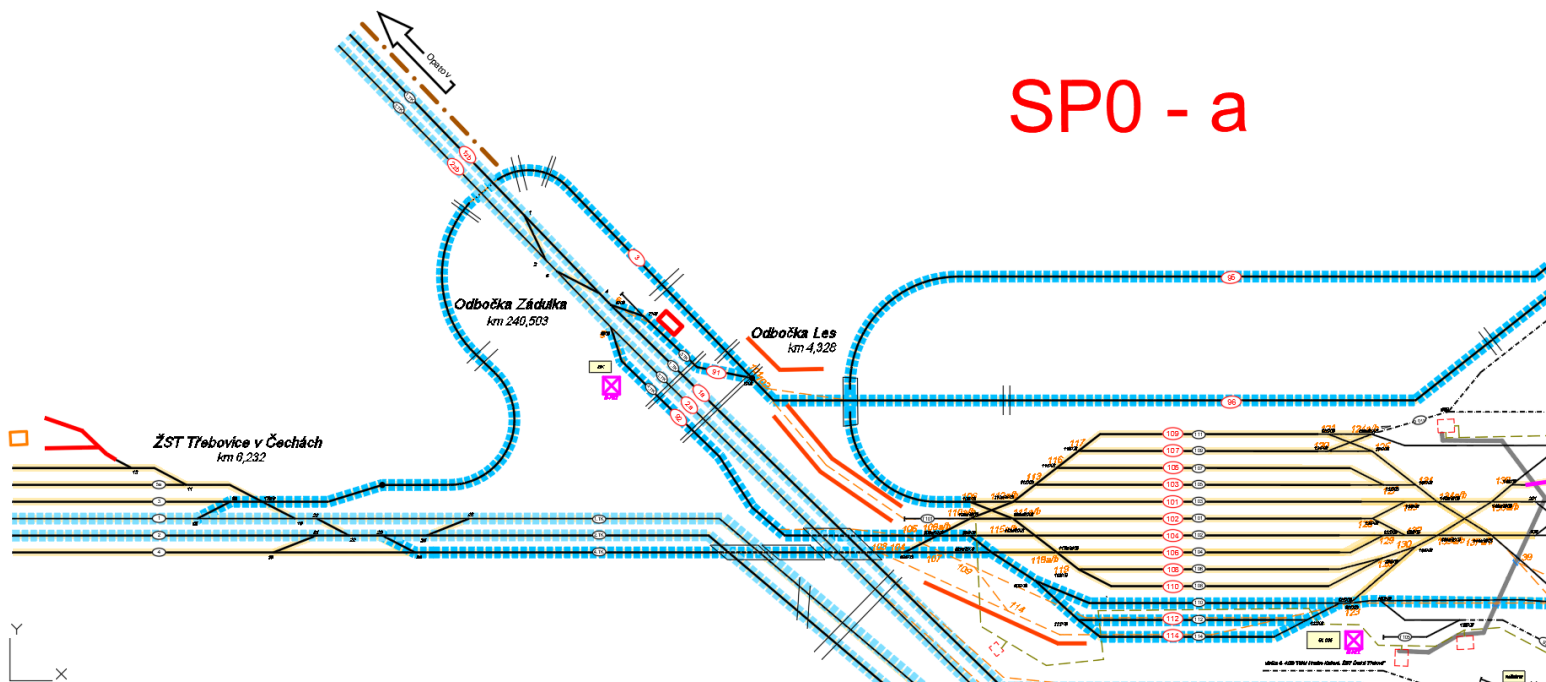
Na začátku stavby se zahájí demontáže kolejiště bývalé Rn skupiny jako příprava staveniště pro novou měnirnu i zřízení plochy zařízení staveniště. Stávající přejezd přes kolej č. 100 (nově 95) bude využíván pro potřeby stavby jako staveništní až do začátku SP1-b, do zprovoznění nové koleje č. 439. Tento stávající přejezd, včetně připojení na ulici Semanínskou, bude rekonstruován, nově situován a vybaven novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (viz obr. výše).

V rámci tohoto SP0-a se provádějí výkopy základů mostů a zdí mimo železniční těleso. Vykopaná zemina bude po vytrídění uložena přednostně do násypu spojky Odbočka Les (stávající název) - vjezdová skupina, rovněž bude uložena v rámci zemních prací u budoucí ČT-vjezdová skupina-Les i na jiných místech.

Zejména se co nejdříve realizuje opěrná zeď pod rozšířením brněnského zhlaví vjezdové skupiny u koleje č. 114.

V souvislosti s modernizací severní spojovací koleje v následných stavebních postupech se již nyní realizují úpravy přejezdu do lokomotivního depa se směrovými úpravami kolejí a výhybkou č. 849, včetně související přeložky parovodu a dalších inženýrských sítí.

SP0 - a



Rovněž se zřídí nové traťové zabezpečovací zařízení v t. ú. Opatov - Česká Třebová, včetně kabelové trasy ve směru na Opatov a zahájí se práce na objektu budoucí ČT-Zádulka.

Zahájí se práce na PS, SO traťové distance v žst. Třebovice v Čechách. K jeho zprovoznění dojde na konci stavebního postupu SP1-b2, ve kterém dojde ke zrušení stávajícího přejezdu na severní spojovací koleji do stávajících prostor TD.

Mimo stávající železniční provoz se v tomto období na začátku stavby realizuje výstavba v účelovém kolejišti OŘ TO1 (s krátkodobou výlukou výhybky 303XS pro vložení nové výhybky 303) a také tři koleje svazku budoucích odstavných kolejí č. 451, 450, 452. Bude zde nutná pouze krátkodobá výluka na vložení nové výhybky č. 303. Tato montážní základna bude využívána i během stavebních prací.

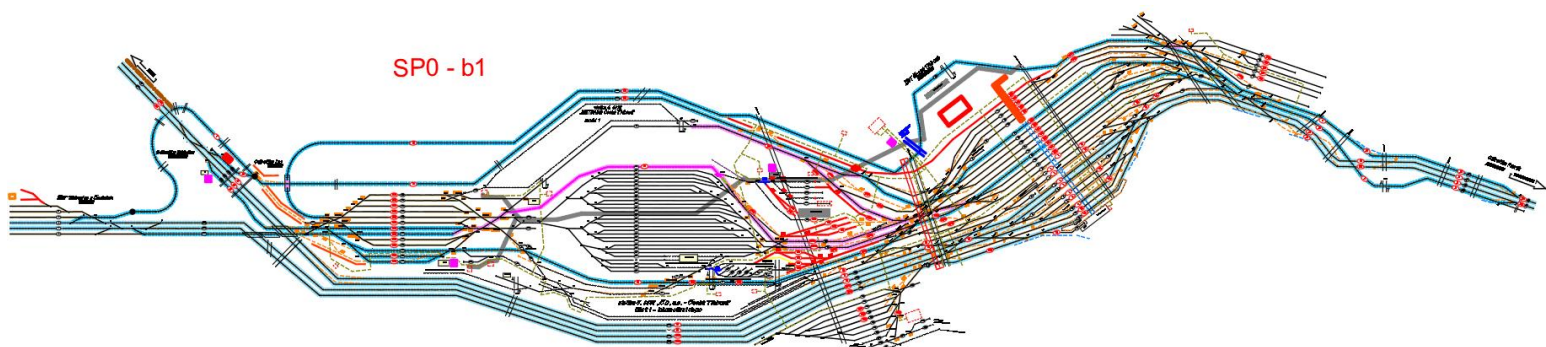
Lávka Korado se rovněž začíná budovat od začátku stavby, aby mohla být zprovozněna cca půl roku před SP5. Realizuje se výstavba základů, pilířů, podpěr, výtahových šachet, schodišť – zde budou nutné VÝLUKY SOUSEDNÍCH KOLEJÍ VČETNĚ TV U ZŘÍZENÍ PILOT (40 h u každé z nich) a PAŽENÍ (2x8 h u každé z nich) U ZÁKLADŮ OPĚR

Tyto vyjmenované stavební činnosti budou pokračovat i v následujících stavebních postupech, kde se k nim již budou připojovat návazné realizace stavebních objektů vyžadující zásahy do železničního provozu.

Během tohoto stavebního postupu na začátku stavby budou provedeny u vybraných mostních objektů (zejm. SO 12-21-01, 12-21-02) provedeny doplňkové geotechnické průzkumy, kdy budou nutné krátkodobé výluky souběžných kolejí.

U silničního nadezdu SO 20-22-01 v km 3,327 Rybník bude nutno zajistit 4x 6 hodin výluky silniční i kolejové při demontáži a montáži protidotykových zábran TV.

Stavební postup SP0-b1

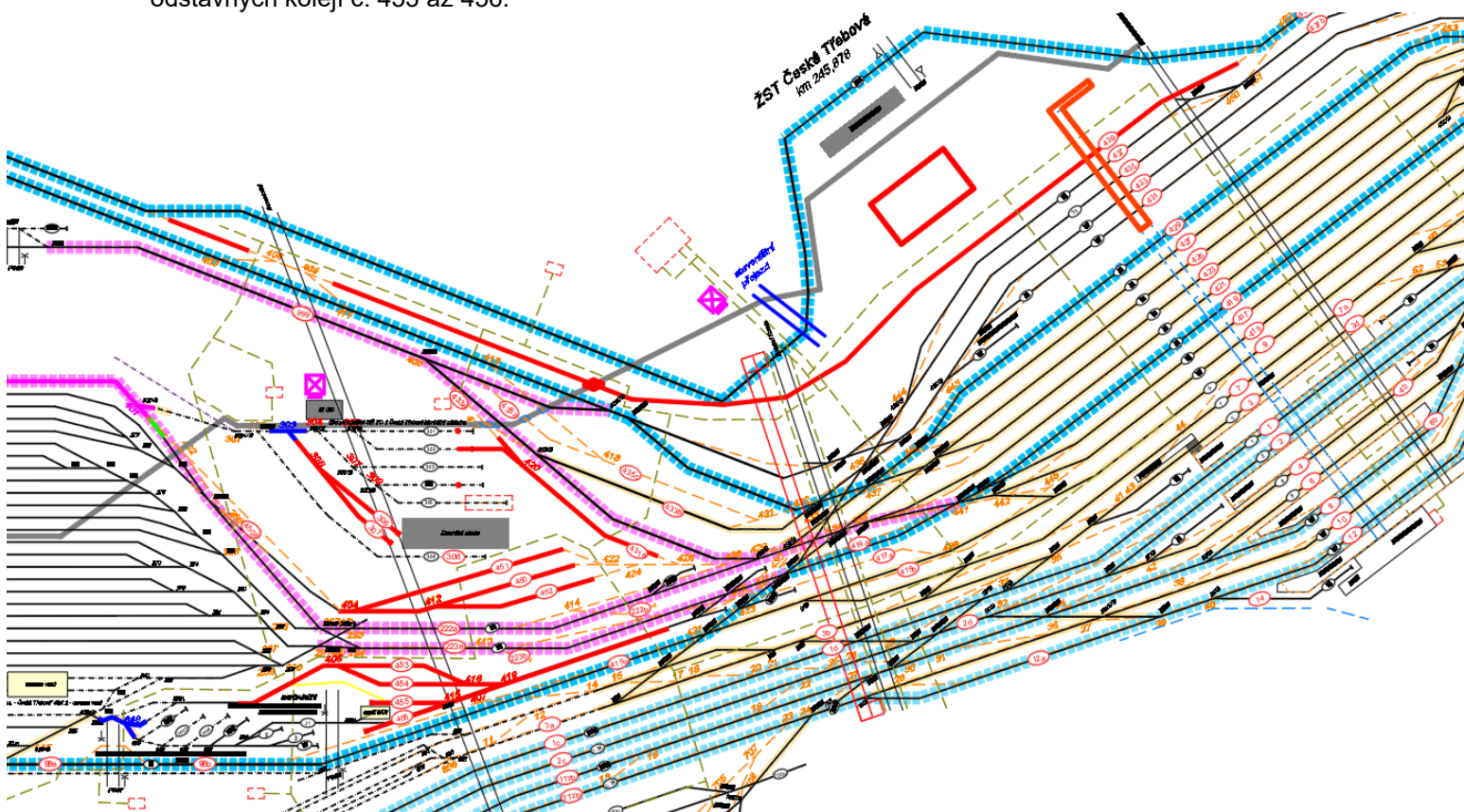


V tomto stavebním postupu je možno realizovat práce, které je možno oproti předchozímu SP0-a započít ihned po vyklizení kolejiště Rn skupiny, a také po skončení realizace kolejových úprav a přejezdu na severní spojovací koleji u lokomotivního depa.

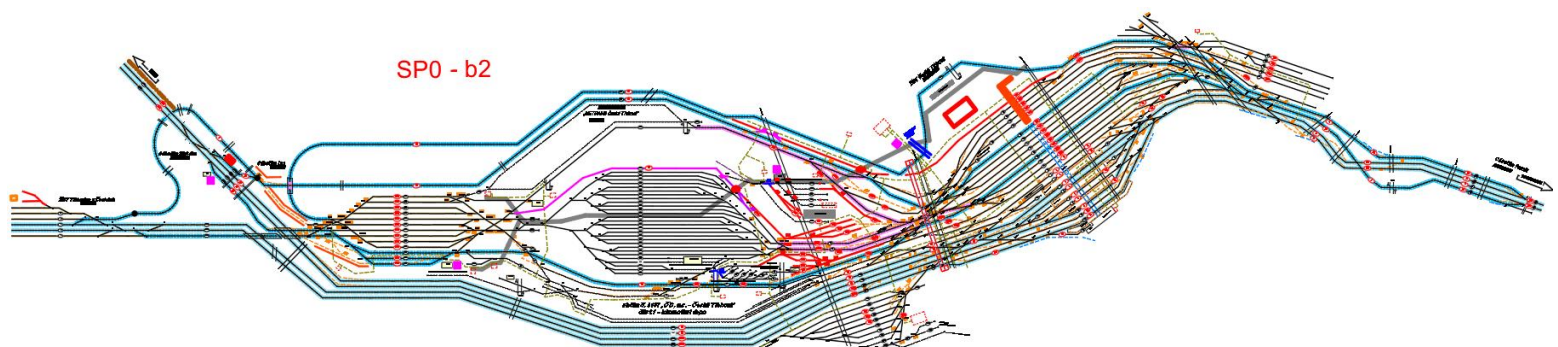
V tomto SP0-b1 začínají práce na nové koleji č. 439 podél odjezdové skupiny (cca v prostoru bývalé koleje Rn skupiny č. 37) a v dalším úseku v prostoru bývalé kusé koleje u ulice Semanínské, aby mohl být na závěr SP0-d2 realizována a zprovozněna nová dvojitá spojka výhybek 403-406-409-411. Pod touto kolejí 439 bude nutné realizovat sanaci stávajícího betonového kolektoru, který tuto kolej podchází.

V prostoru bývalé Rn skupiny se realizuje nová měnirna a také zde bude realizována vstupní část nového centrálního pochodu pod celým nádražím, který bude vybudován pod kolejí č. 439 a také pod stávajícími kolejemi č. 29 – 35. Tato vstupní část podchodu i kolej č. 439 budou realizovány i v následujících stavebních postupech.

Díky hotovým kolejovým úpravám u lokomotivního depa je možné začít realizovat druhý nový svazek odstavných kolejí č. 453 až 456:



Stavební postup SP0-b2



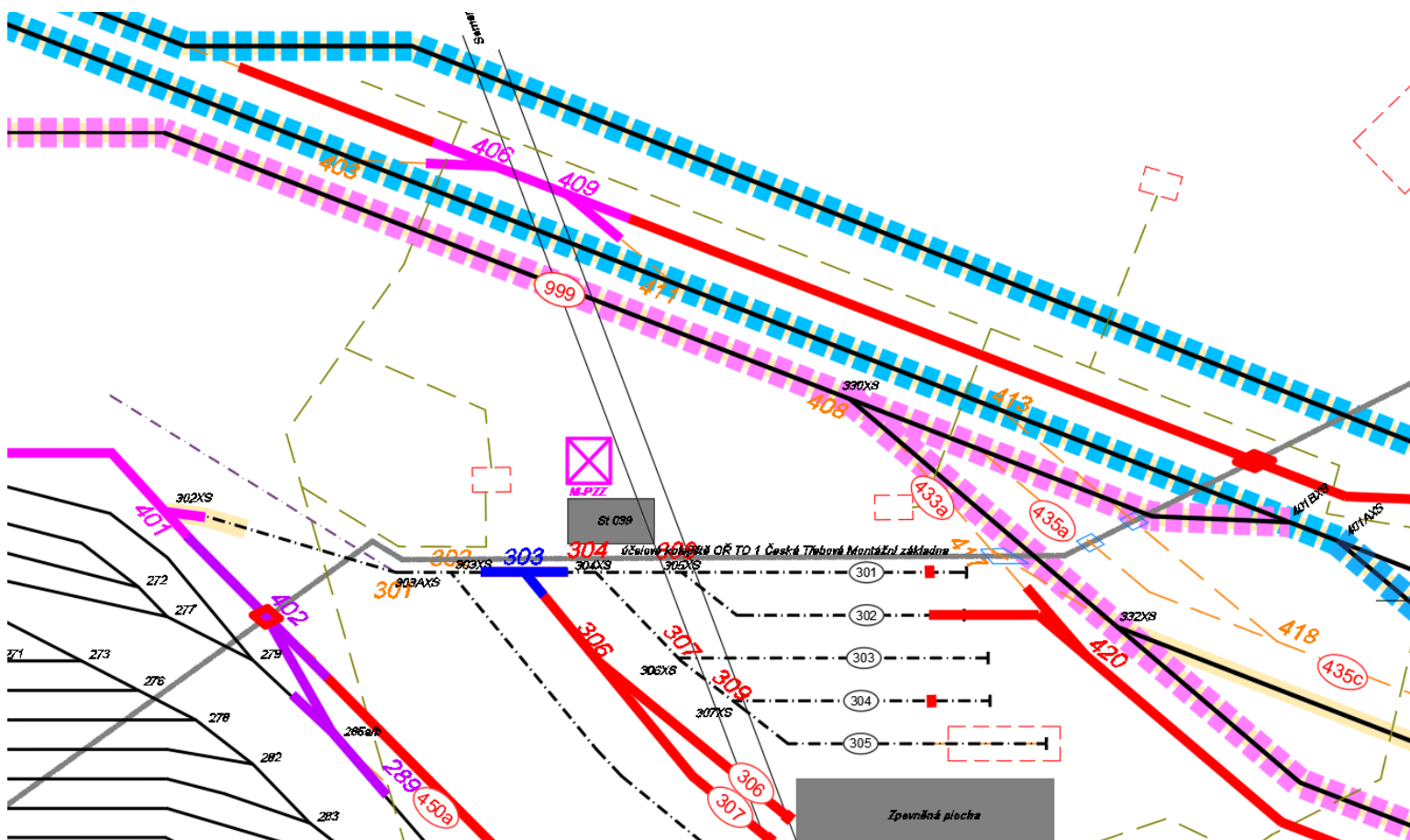
Obsahem tohoto stavebního postupu jsou dva stavební počiny s vkládáním kolejových spojek:

Prvním stavebním počinem je definitivní propojení jižní spojovací koleje č. 97, a to položením výhybek 402 a 289. Pod výhybkou 402 je betonový kolektor, který je nutno sanovat a tyto práce tak rozhodují o délce tohoto stavebního postupu a tím i výluce jižní spojovací koleje č. 97.

Druhým počinem je vložení prvních dvou výhybek č. 406 a 409 nová dvojité kolejové spojky výhybek 403-406-409-411, včetně izolace na mostě u Semanínské pod těmito novými výhybkami.

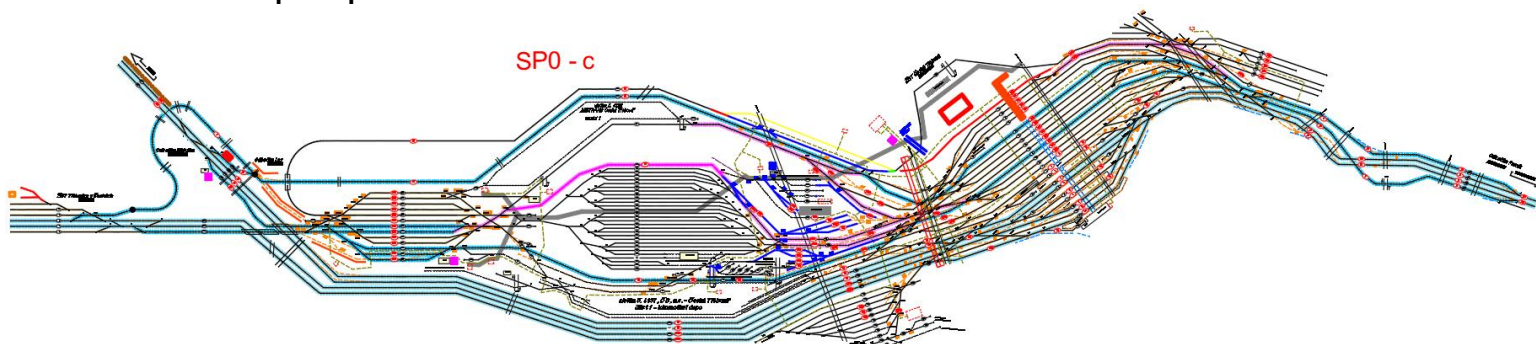
Práce v rámci tohoto stavebního postupu SP0-b2 jsou ve schématu pro odlišení vyznačeny tmavě fialovou barvou.

Ve stavebním postupu SP0-b2 bude především z důvodu časové náročnosti a ekonomického hlediska na pažení výkopu pro výstavbu objektu SO 10-60-01 kolektor vyloučen provoz v sousedních kolejích.



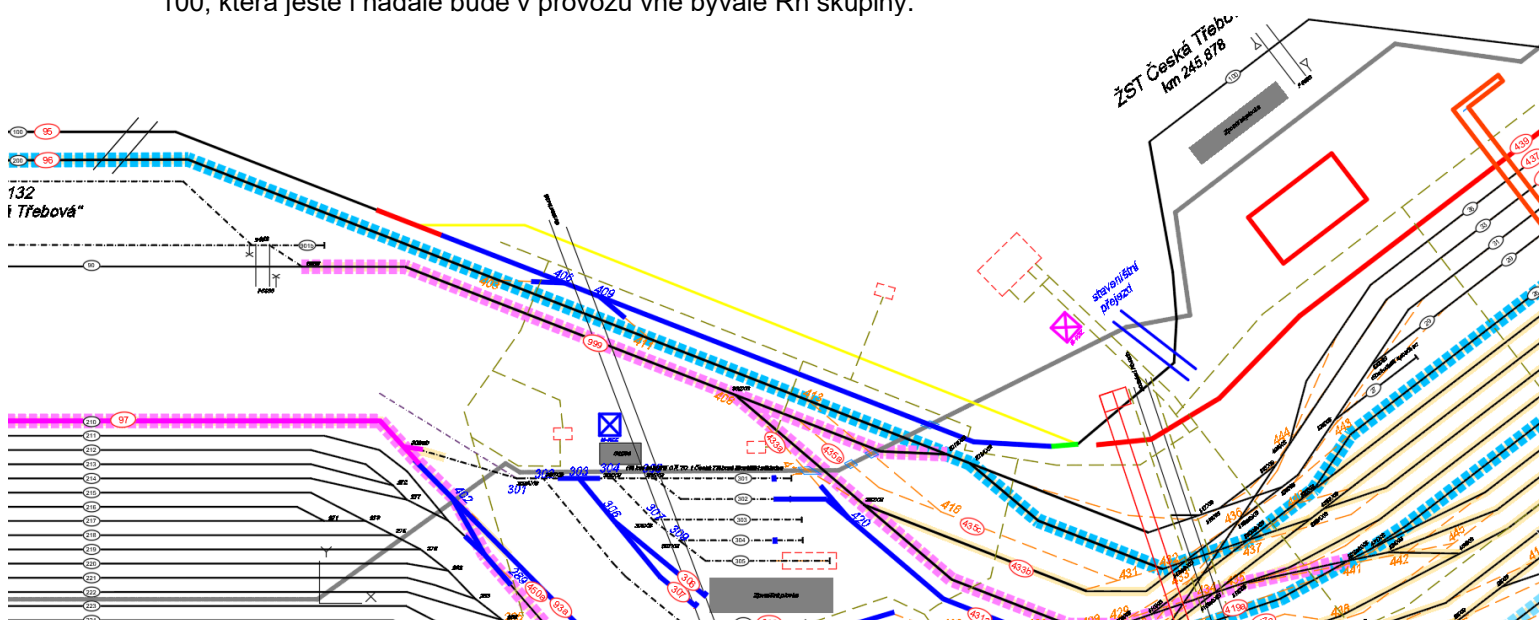
Na tento stavební postup SP0-b2 přímo navazuje dvoudenní

Stavební postup SP0-c



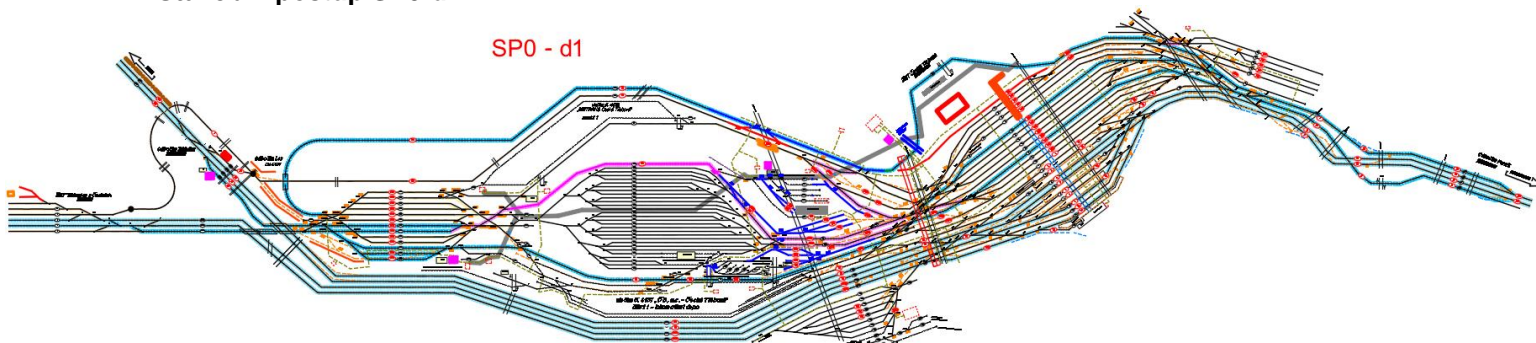
V tomto stavebním postupu jsou již dokončeny nové svazky odstavných kolejí i úpravy v areálu traťmistrovského okrsku na Montážní základně.

Podstatou tohoto stavebního postupu SP0-c je zprovoznit novou kolej č. 439 (dále navazující na kolej stávajícího č. 100, nově č. 95) přes nové výhybky č. 406 a 409 budoucí dvojité kolejové spojky výhybek 403-406-409-411 v prostoru bývalé výtažné koleje. Definitivní propojení bude provedeno do koleje č. 100(95) ve směru do vjezdové skupiny a provizorní propojení vpravo do stávající koleje č. 100, která ještě i nadále bude v provozu vně bývalé Rn skupiny.



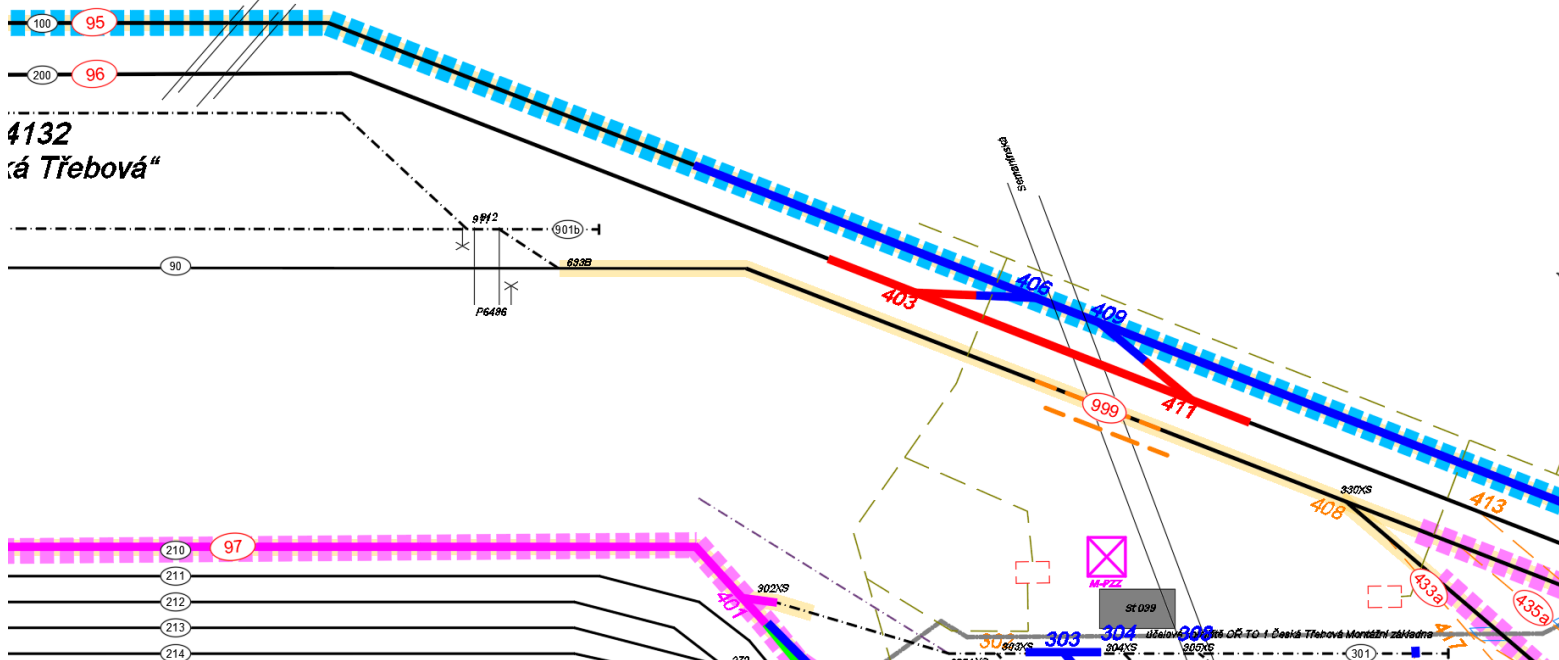
Nová kolej č. 439 mezi bývalou Rn skupinou a odjezdovou skupinou bude i nadále budována včetně vstupní části podchodu pod kolejí č. 439 a také pod stávajícími kolejemi č. 29 – 36.

Stavební postup SP0-d1



je věnován dokončení dvojité kolejové spojky výhybek 403-406-409-411 položením výhybek č. 403 a 411 včetně izolace mostu (SO 21-20-01) vedle Semanínské pod těmito kolejemi. Tyto výhybky jsou ve schématu zakresleny červeně. Současně na tomto mostu budou sejmuta kolejová pole koleje (999) vlečky Metrans pro možnost realizace izolace mostu a také římsy mostu.

Tento stavební postup potrvá 100 dnů z důvodu časového rozsahu prací na izolacích, odvodnění rubu, ZKPP, sanací křídel mostu Semanínská. Kromě prací na svrchních částech tohoto mostu se budou provádět i práce v mostním otvoru a na křídlech, které si vyžádají zavedení jednoruhového silničního provozu na ulici Semanínská po dobu těchto prací.



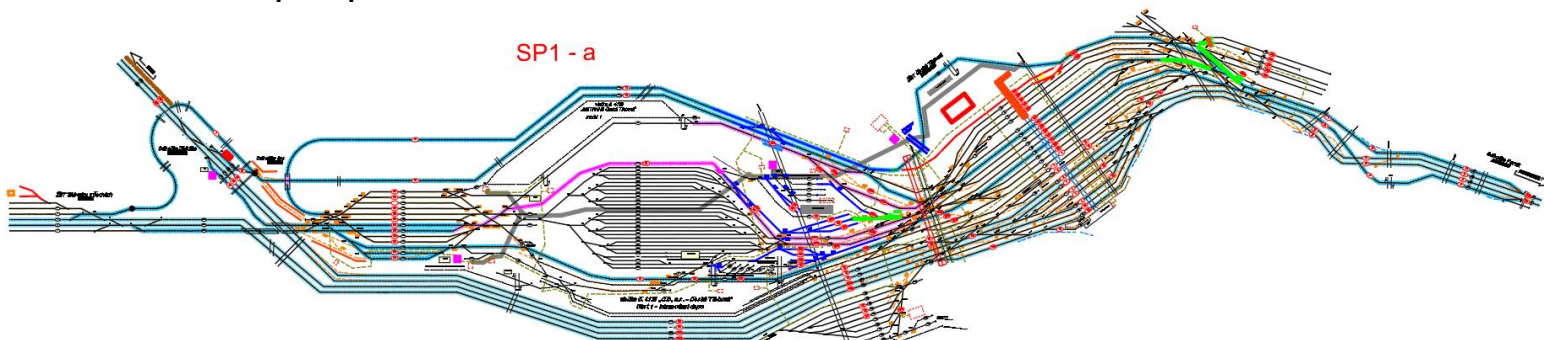
V této fázi stavby Modernizace železničního uzlu Česká Třebová přechází série nulových stavebních postupů do řady **stavebních postupů číslo jedna**.

V tomto okamžiku je dokončena dvojitá kolejová spojka výhybek 403-406-409-411 a tím prospojkování kolejí č. 100(nově 95) a 200(nově 96).

Jsou hotové nové skupiny odstavných kolejí, pokračuje se ve výstavbě areálu traťové distance v Třebovici v Čechách, pokračuje i výstavba pozemního objektu Česká Třebová - Zádulka, kde se již začíná montovat technologie. Dokončují se zemní práce pro novou spojku Česká Třebová – vjezdová skupina - Les, je dokončena opěrná zeď pod budoucí novou kolejí č. 114.

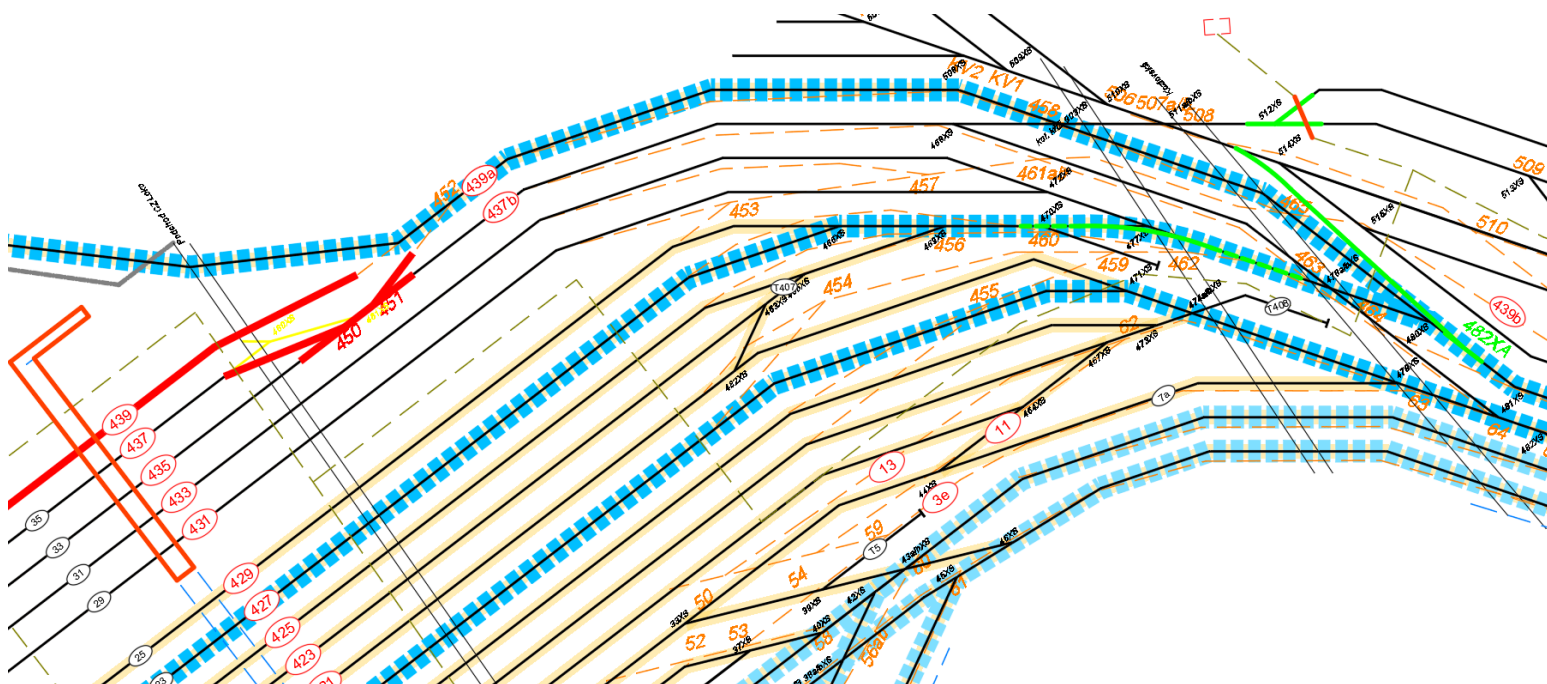
Pokračuje výstavba nové Měšínny a také všech ostatních pozemních objektů, jejichž realizace je dosud nezávislá na stavebních postupech.

Stavební postup SP1-a



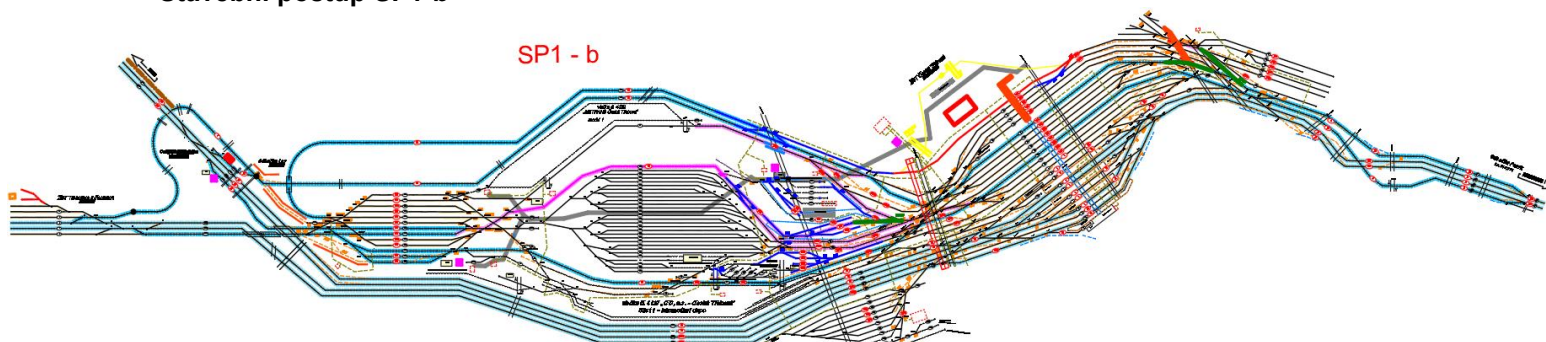
Jeho podstatou je vkládání výhybek č. 450 a 451 do koleje č. 435. Provoz je v této chvíli veden po koleji č. 100(vně bývalé Rn skupiny) i po koleji č. 427.

Vloží se rovněž provizorní spojka s výhybkou 482XA mezi stávající výhybky 480XS a 485XS se zapojením před 511a/bXS pro napojení vlečky CZ LOKO během následného stavebního postupu SP1-b.



Tímto se dokončují práce, jejichž cílem je zprovoznění celé nové koleje č. 439 včetně podchodu, který se realizuje i v tomto stavebním postupu dokončuje pod stávajícími kolejemi č. 29 až 35.

Stavební postup SP1-b



V tomto stavebním postupu **SP1-b** již na vložené výhybky č. 450 a 451 navazuje vložení výhybky č. 452 tak, aby mohla být nová kolej č. 439 dokončena a zprovozněna v následujícím stavebním postupu SP1-b1.

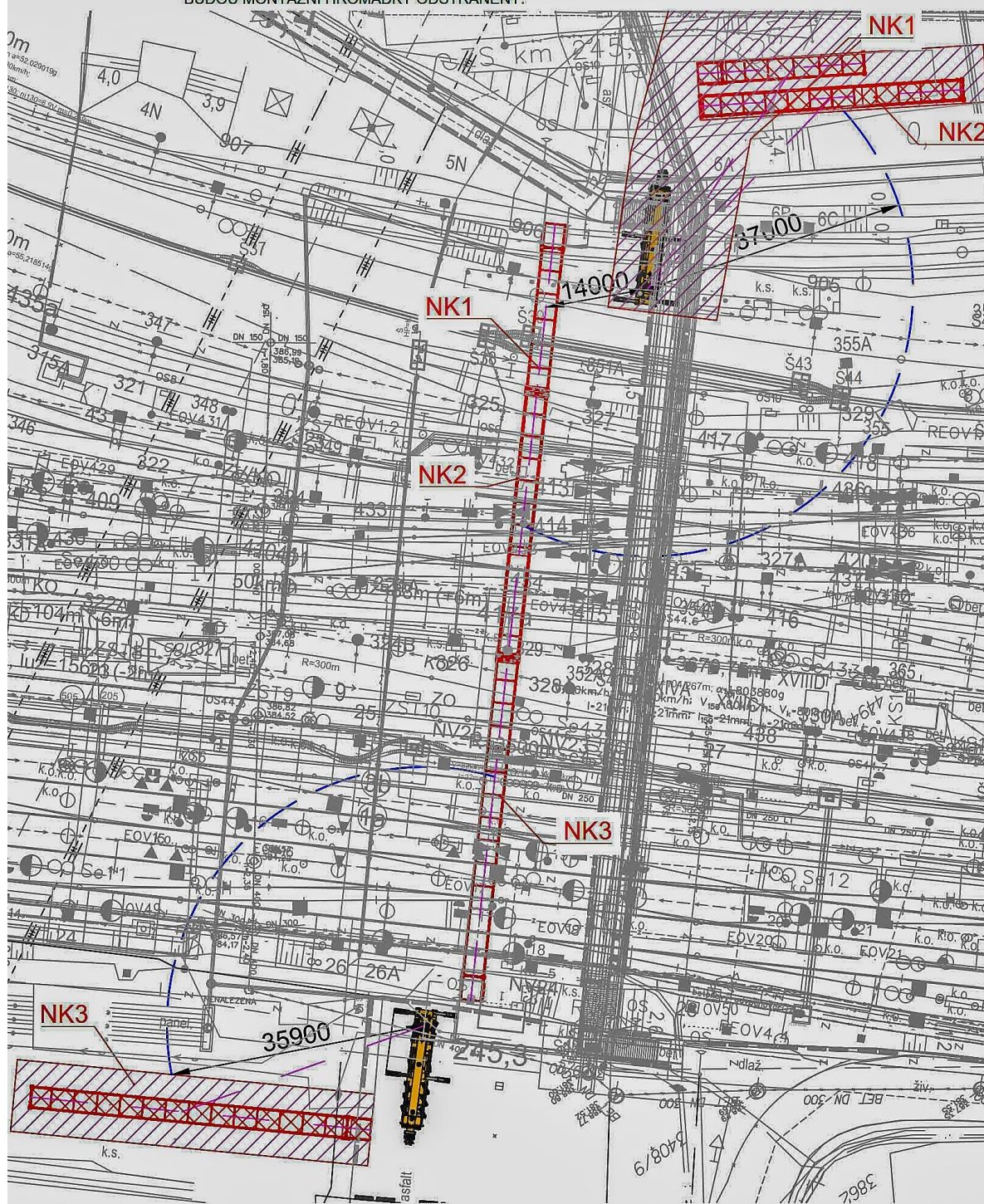
Demontuje se již kolej 100, vedoucí vně bývalé Rn skupiny včetně staveništního přejezdu přes tuto kolej a tím se v následných stavebních postupech zjednoduší výstavba PS a SO měnirny a dalších objektů v tomto prostoru.

Časově nejnáročnějšími pracemi (106 dnů) tohoto stavebního postupu jsou práce na realizaci první části mostu v km 246,387, který převádí vody z prostoru parku Javorka za Kozlovskou pod celým kolejištěm k ulicím Sadová a Mlýnská. Vyloučí se stávající křižovatková výhybka 903XS a úsek koleje mezi výh. 468XS a 478XS - po úpravách se výhybka a kolejová pole položí zpět. Během těchto prací se položí pod stávající klenbou nové prefabrikáty i pod vlečkou CZ LOKO, která bude v provozu pomocí provizorní spojky s výhybkou 482XA, položené v předchozím stavebním postupu SP1-a.

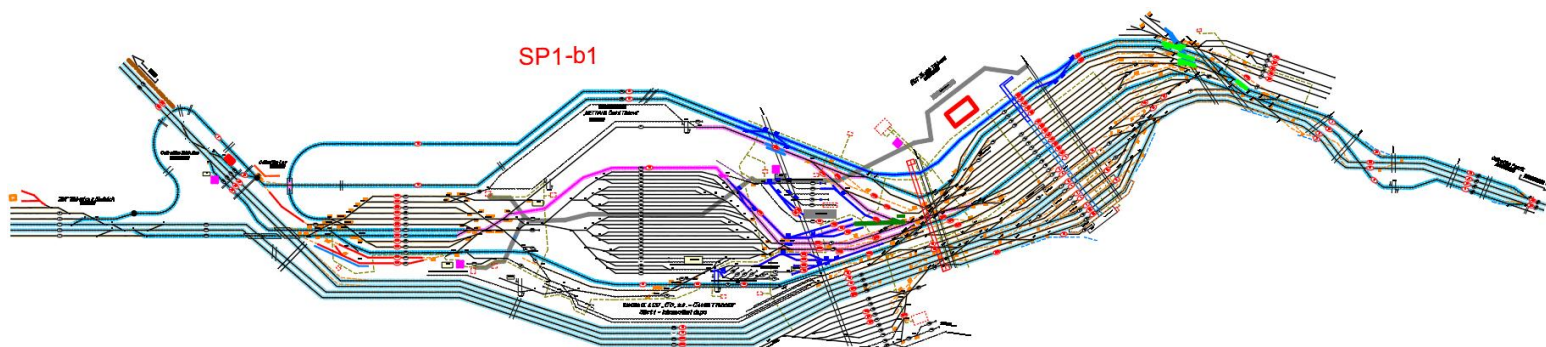


MONTÁŽ CELÉ KONSTRUKCE

JEDNOTLIVÉ DÍLY OCELOVÉ KONSTRUKCE (NK1,NK2,NK3) BUDOU OSAZENY DO OTVORU NA MONTÁŽNÍ HROMÁDKY. NA OCELOVÉ KONSTRUKCI UŽ BUDOU PŘÍPEVNĚNÉ LOŽISKA. PO SPRÁVNÉM OSAZENÍ VÝŠKOVĚ A POLOHOVĚ BUDOU LOŽISKA PODLITA A NÁSLEDNĚ BUDOU MONTÁŽNÍ HROMÁDKY ODSTRANĚNÝ.

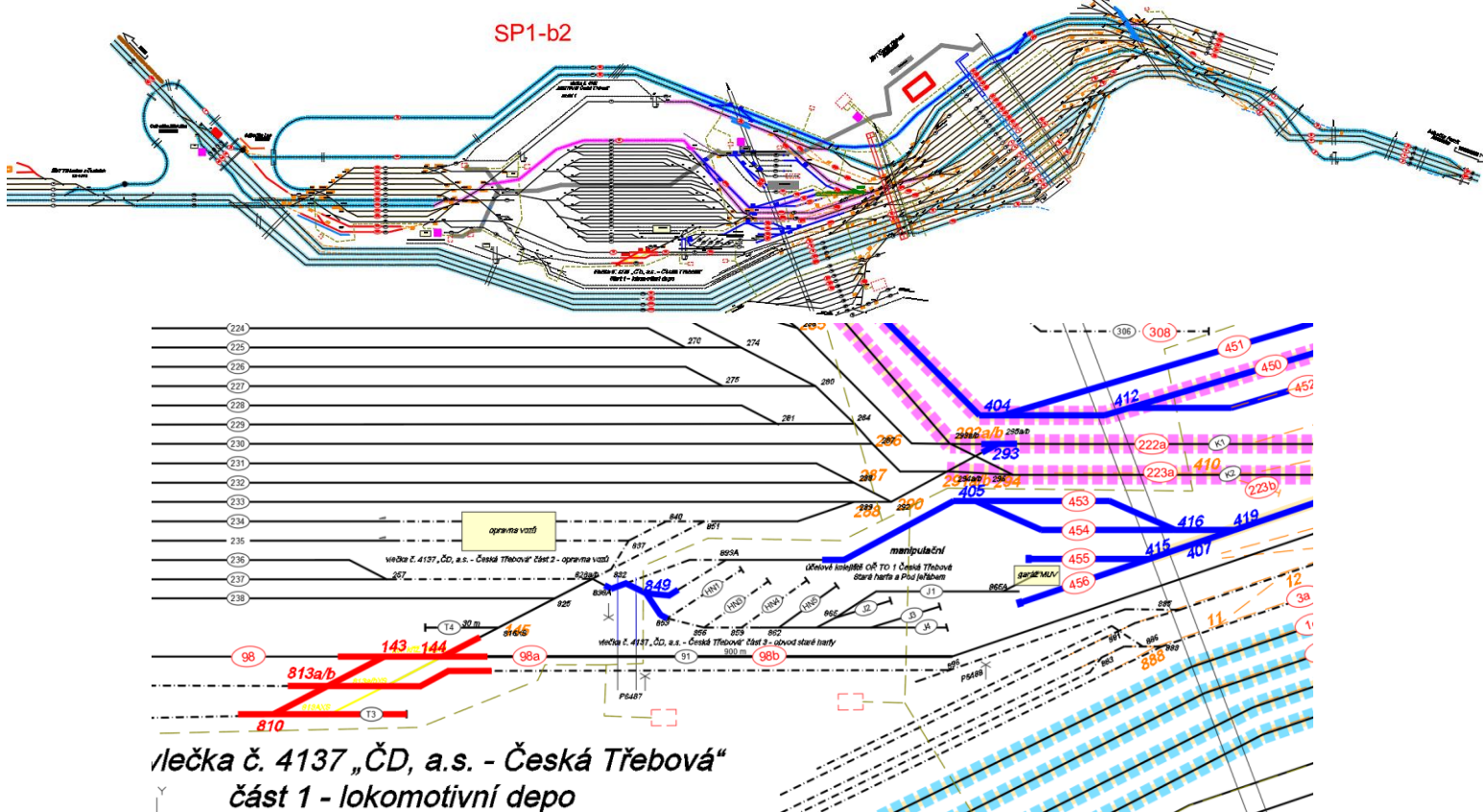


Stavební postup SP1-b1 je již avizované zprovoznění koleje č. 439 v celé délce a dokončení první části podchodu.



Zahajují se již práce na pokládce svršku rozšíření vjezdové skupiny o koleje č. 112 a 114 a také spojky Odbočka Les – vjezdová skupina – kolej č. 102a.

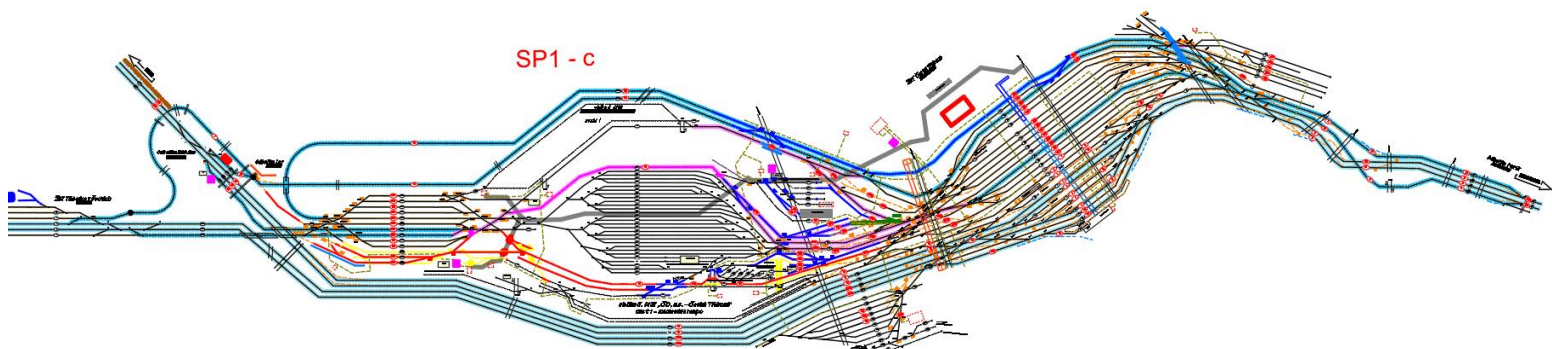
Stavební postup SP1-b2 je dalším důležitým stavebním počinem při modernizaci severní spojovací koleje, kdy se rekonstruuje křížení této severní spojovací koleje č. 91 (nově 98) s propojením kolejiště opravny vozů, a lokomotivního depa a stávající měnirny. Položí se výhybky č. 810, 813a/b, 143, 144.



vlečka č. 4137 „ČD, a.s. - Česká Třebová“
část 1 - lokomotivní depo

V tomto stavebním postupu SP1-b2 se dokončí areál TD v žst. Třebovice.

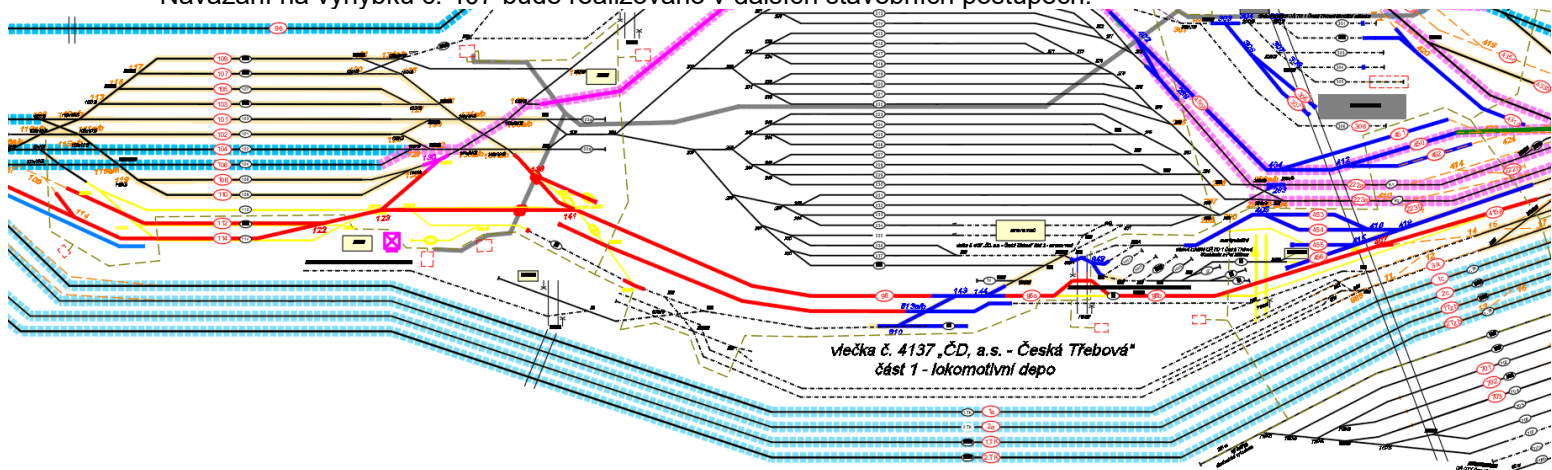
Stavební postup SP1-c



V tomto stavebním postupu se jedná o práce, které vedou k dokončení modernizace severní spojovací koleje a její propojení do českotřebovského zhlaví vjezdové skupiny a do středního zhlaví, do stávající koleje před stávající výhybkou č. 3a/b.

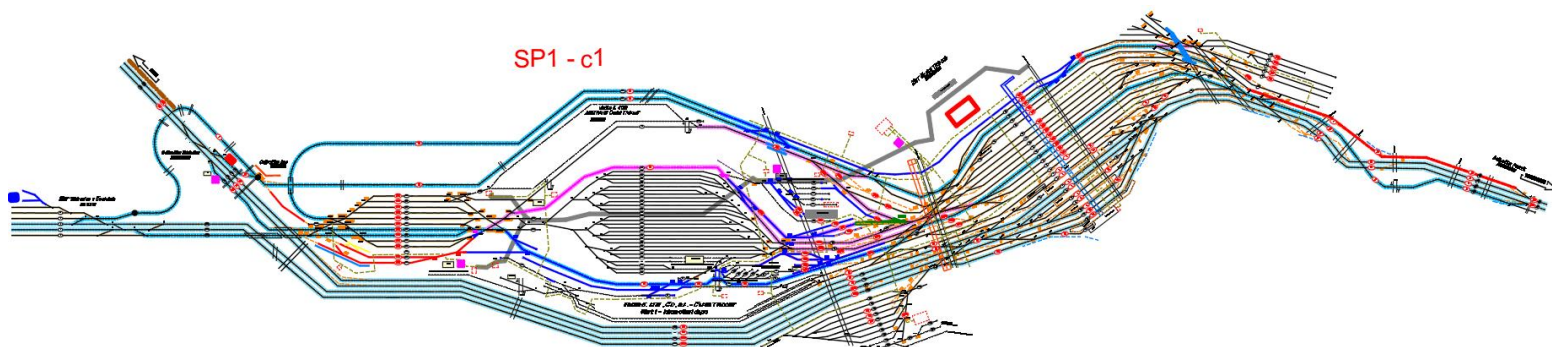
Se zahájením tohoto stavebního postupu je již zprovozněn areál traťové distance v žst. Třebovice v Čechách, aby tak v rámci modernizačních úprav mohl být zrušen stávající přejezd do areálu TD Staré harfy a Pod jeřábem.

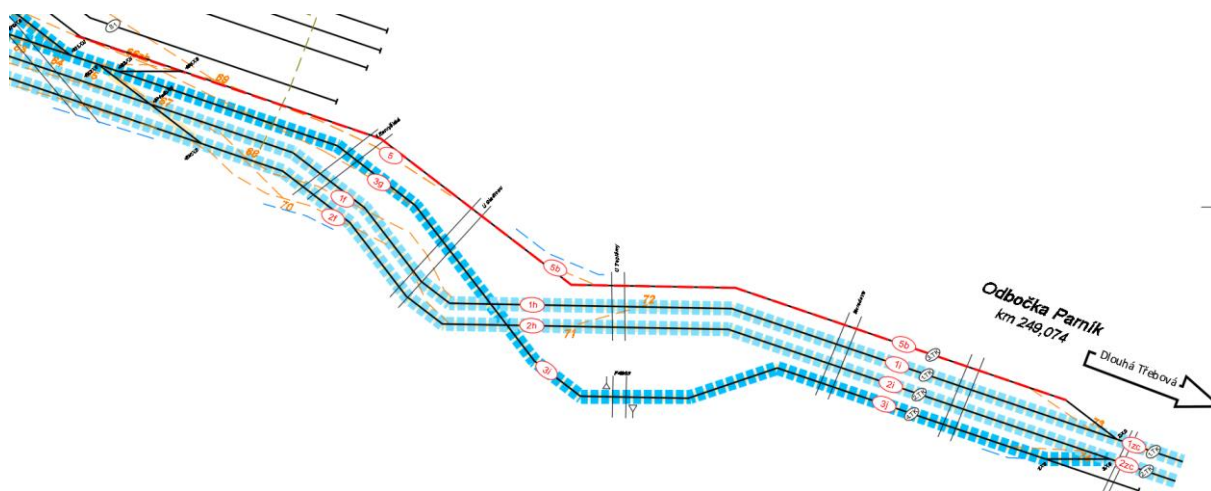
Navázání na výhybku č. 407 bude realizováno v dalších stavebních postupech.



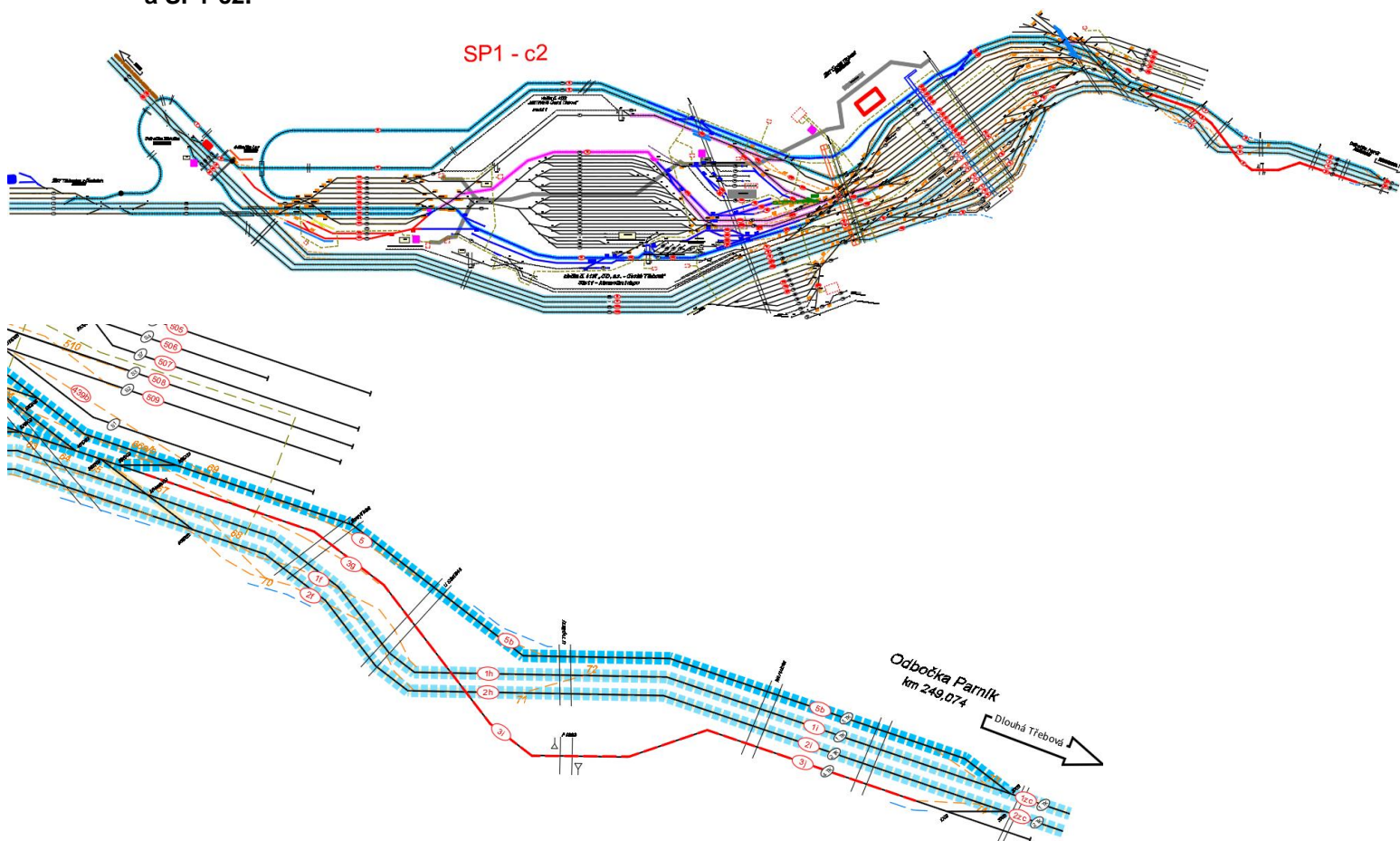
V tomto stavebním postupu budou ukončeny práce na lávce pro pěší Korado a lávka bude uvedena do provozu.

Po zprovoznění modernizované severní spojovací koleje následují v návaznosti na tento stavební postup SP1-c dva **krátké stavební postupy SP1-c1**





a SP1-c2.

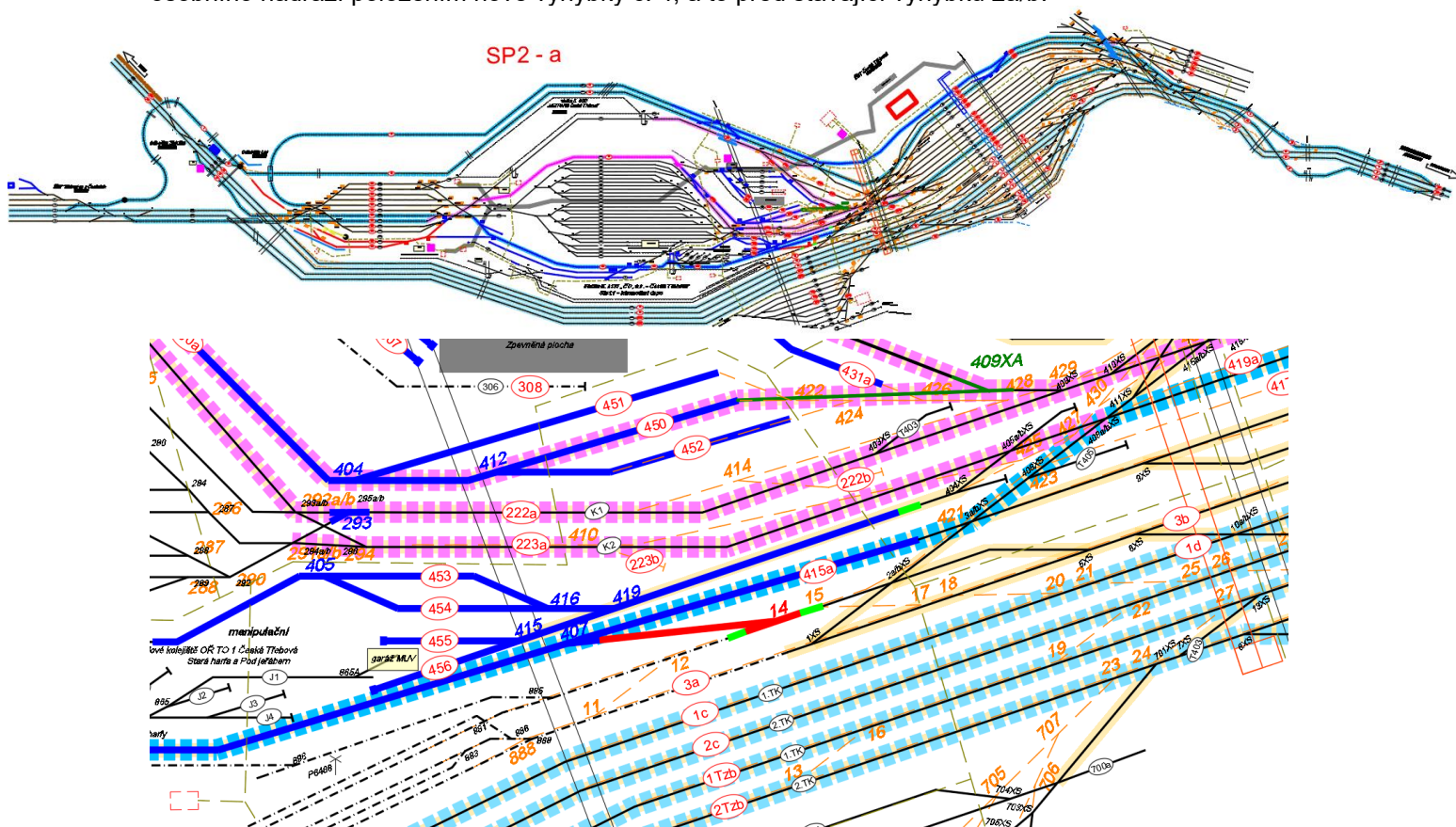


Jedná se o výměnu nevyhovujících kolejových polí nejprve v koleji č. 4 (nově 5 a 5b) do Odbočky Parník (stávající označení, nově Česká Třebová–Parník) v délce čtyř dnů v rámci **SP1-c1**, a v následném stavebním postupu **SP1-c2** se vymění nevyhovující kolejová pole v koleji č. 3 (nově 3g, 3i a 3j) do Odbočky Parník (stávající označení, nově ČT–Parník), a to v délce pěti a sedmi dnů.

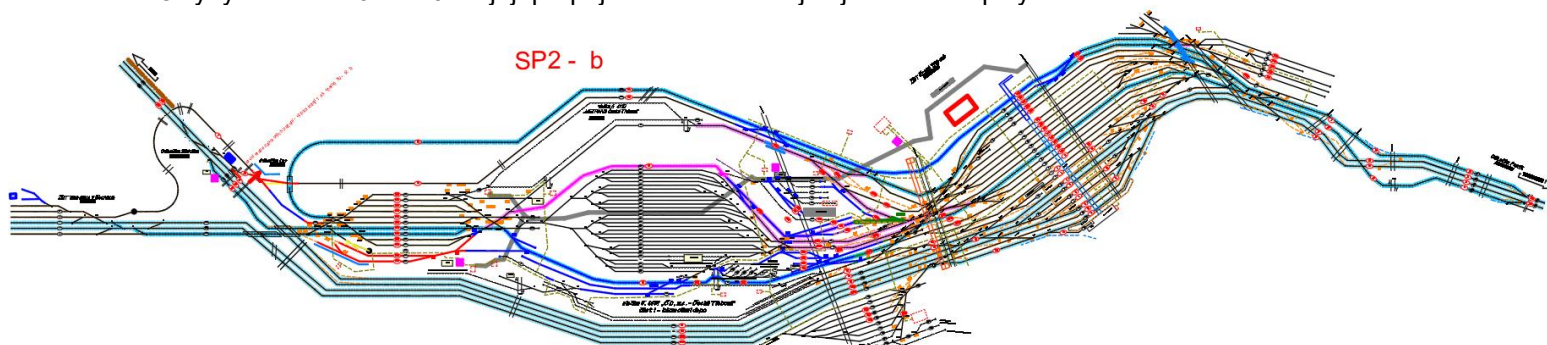
Během těchto dvou stavebních postupů budou i nadále realizovány svrškové práce na kolejích č. 112 a 114 rozšíření vjezdové skupiny a spojky Odbočka Les (stávající označení, nově Česká Třebová–vjezdová skupina Les) – vjezdová skupina.

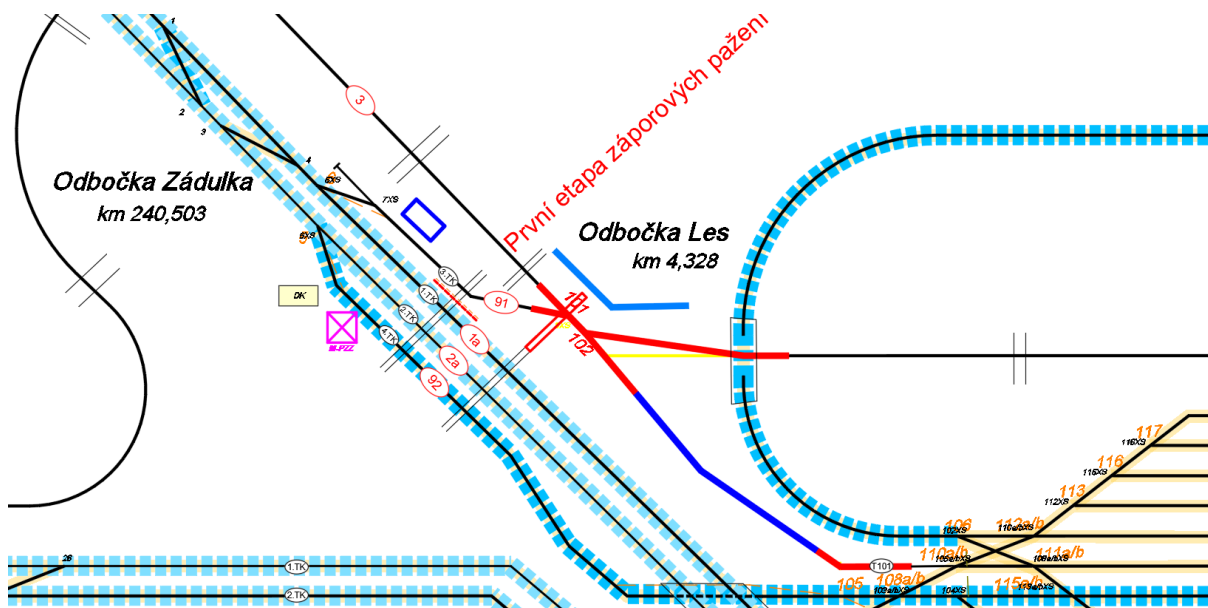
Těmito stavebními postupy končí série stavebních postupů s číslem 1, kdy již můžeme nadále počítat s provozem jak na severní, tak i na jižní spojovací koleji, a kdy začínají stavební postupy série číslo 2.

V rámci SP2-a dojde k propojení již dříve zmíněné položené výhybky č. 407 před vjezdové zhlavi osobního nádraží položením nové výhybky č. 4, a to před stávající výhybku 2a/b.

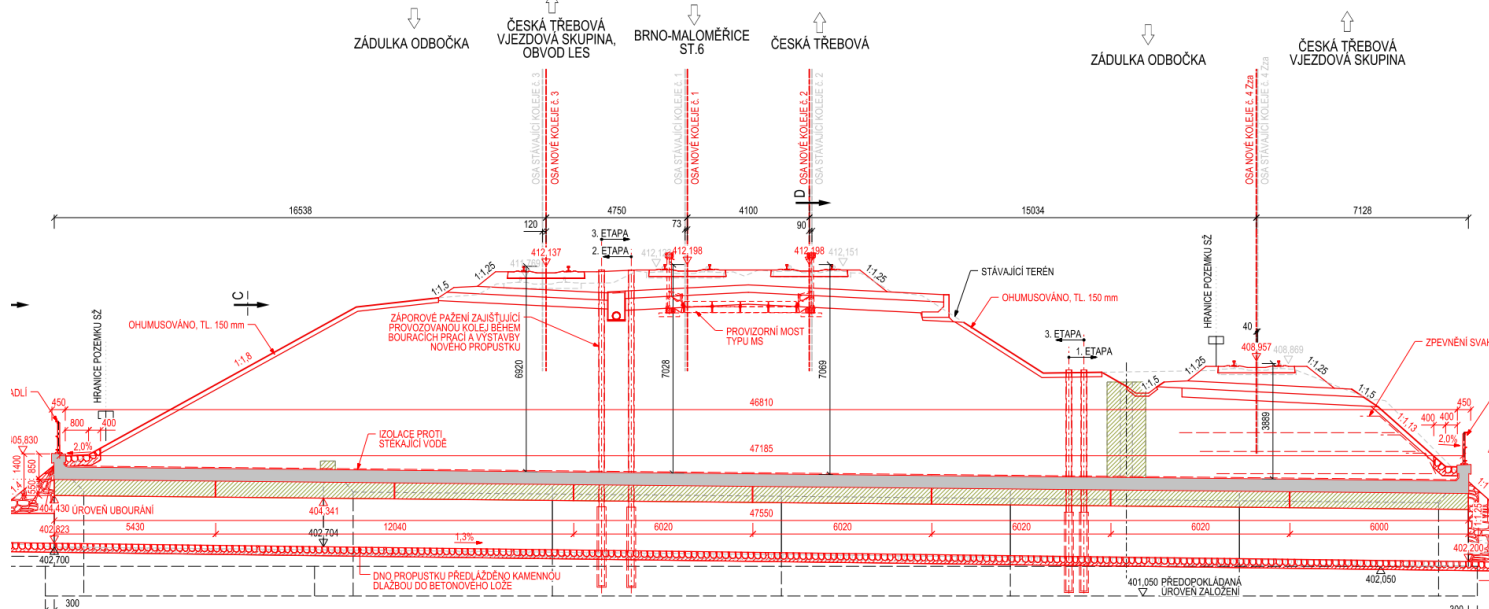


V následujícím SP2-b jde zejména o realizaci nové Odbočky Les (nově ČT-vjezdová skupina-Les) s výhybkami č. 101 a 102 a její propojení do kusé koleje vjezdové skupiny.

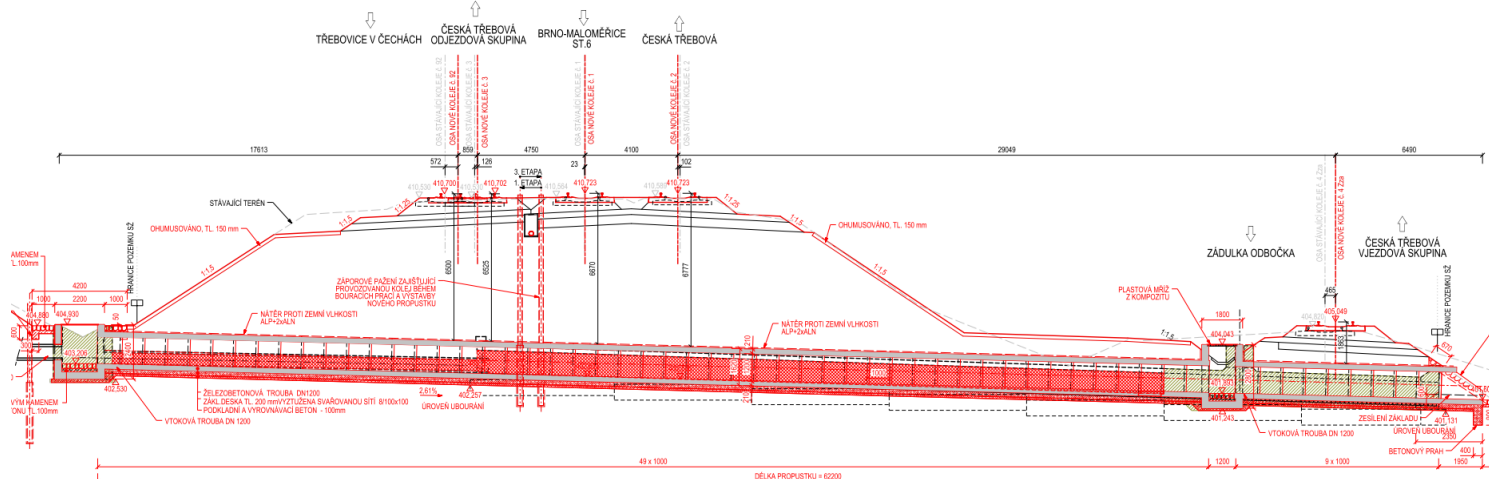




V tomto stavebním postupu započnou rovněž práce na propustcích v úseku Zádulka – Odbočka Les (nově ČT-vjezdová skupina-Les) – SO 12-21-01:



a SO 12-21-02:

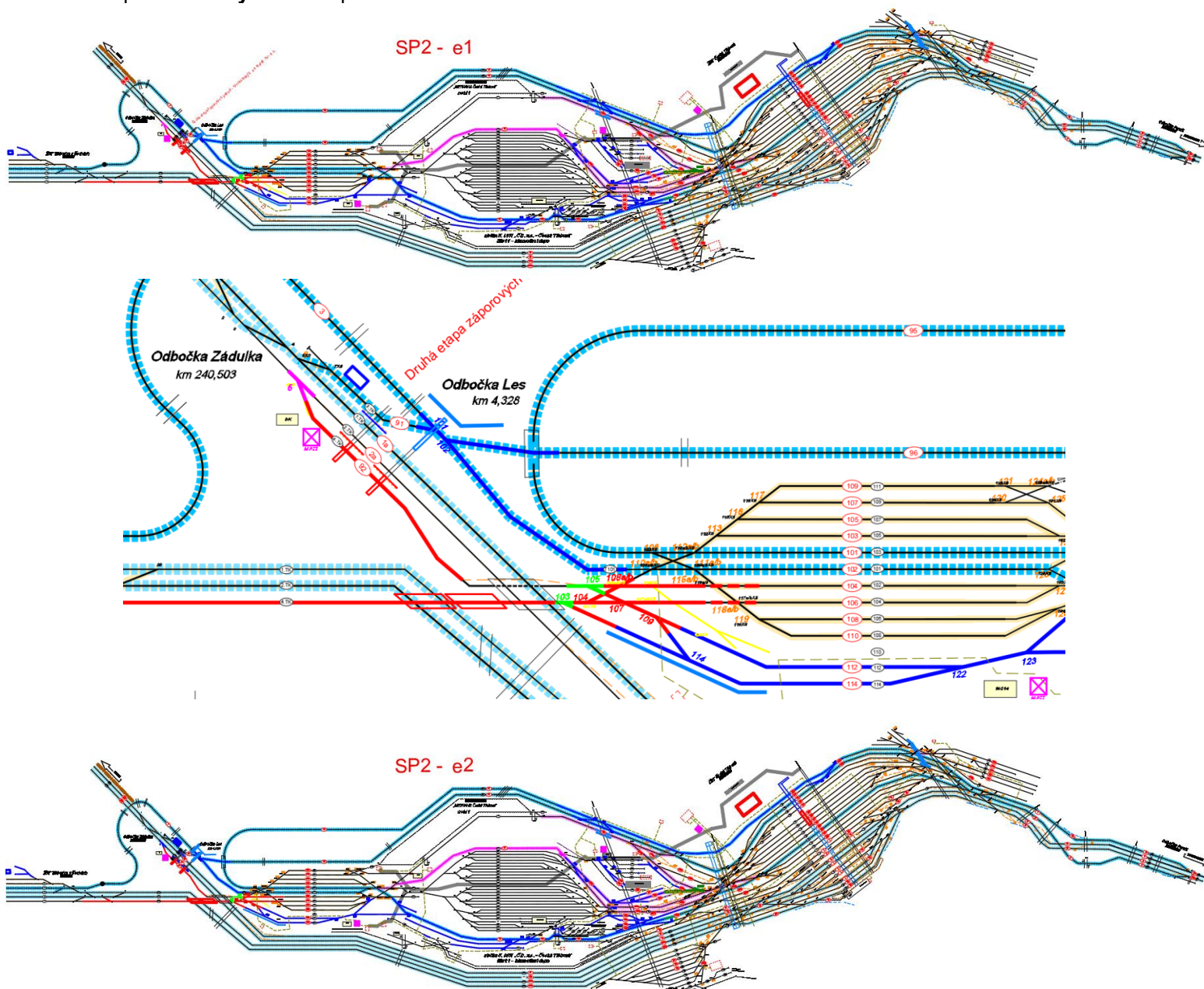


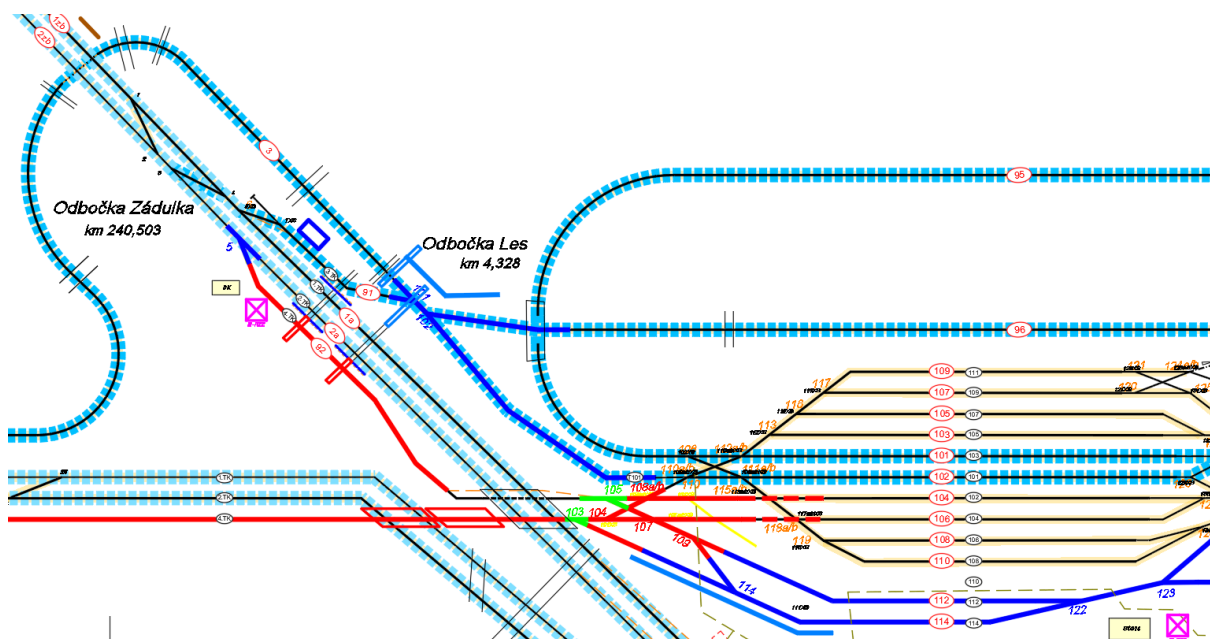
Pro stavební postupy jsou důležité výluky pro zřízení záporových pažení mezi kolejemi:

V tomto SP2-b, dále SP2-e1, SP4a, SP5a.

Technologický objekt na Zádulce je v této době již hotový a připravený pro následující stavební postupy, dokončují se kolejové úpravy kolejí č. 112 a č.114, aby již v následujících stavebních postupech SP2-e1 a SP2-e2, kdy se realizuje zhlaví vjezdové skupiny, byly tyto koleje hotové a mohly navázat na budování zhlaví vjezdové skupiny.

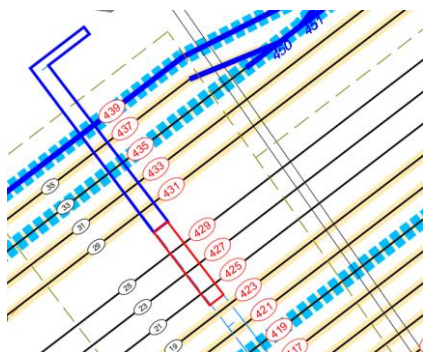
Následují tedy dva stavební postupy SP2-e1 a SP2-e2, které se navzájem liší tím, že nejprve se v **SP2-e1** během **tří dnů** vloží výhybka č. 5 do druhé traťové koleje ve směru na Brno a následně se pro **následný SP2-e2** zprovozní.



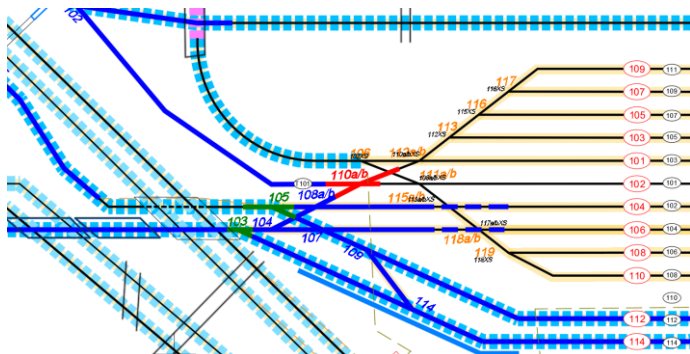


Podstatou těchto stavebních postupů je modernizace dvou traťových kolejí č. 4 ve směru jak na žst. Třebovice v Čechách, tak i ve směru na Brno (zde kolej č.4 je nově č. 92), kde se nachází řada mostních objektů, jejichž modernizace je technicky i časově náročná a určuje tak délku těchto stavebních postupů.

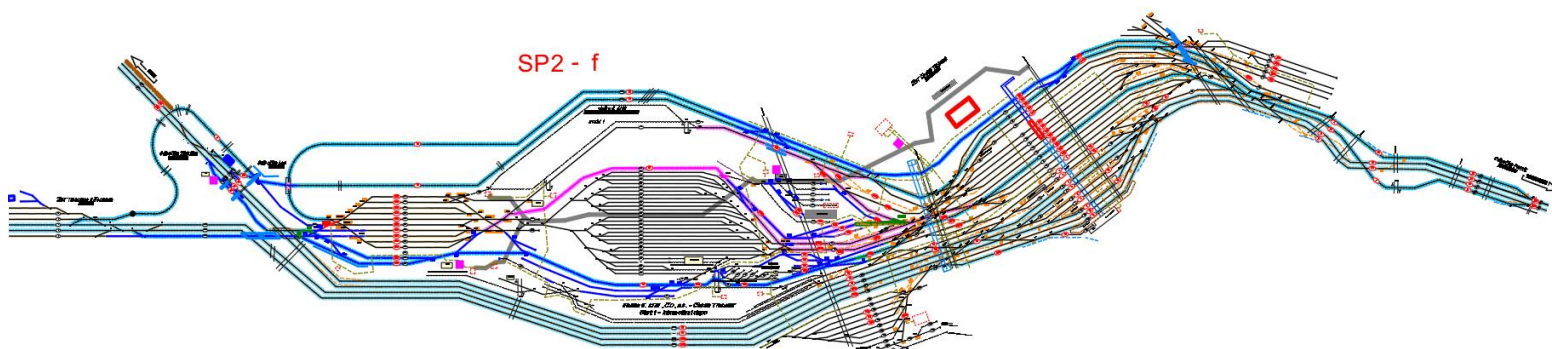
Současně se modernizuje zhlaví vjezdové skupiny z těchto dvou směrů, které bude propojeno do nových kolejí č. 112 a 114. Položí se definitivní výhybky č. 104, 107, 108 a 109. Výhybky č. 103 a č.105 budou zřízeny jako provizorní do doby realizace nového mostního objektu nad tímto zhlavím, který bude vybudován v rámci SP5.



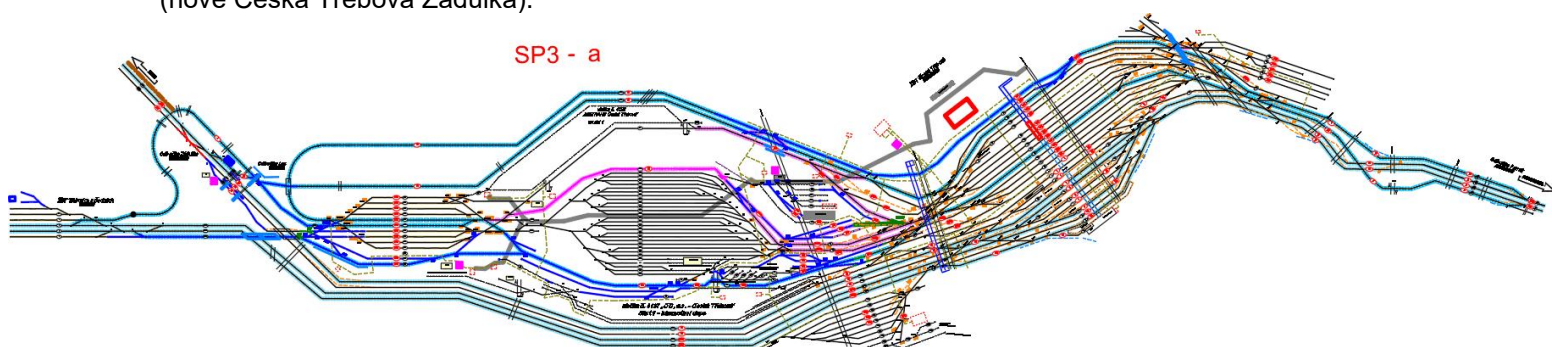
V rámci těchto stavebních postupů a dále i stavebních postupů číslo 3 bude rovněž realizována další část podchodu pod nádražím, a to pod kolejemi stávajících čísel 21, 23, 25. Realizace této druhé části podchodu je zakreslena na tomto schématu. Během výstavby je i nadále v provozu podchod pro pěší CZ LOKO.



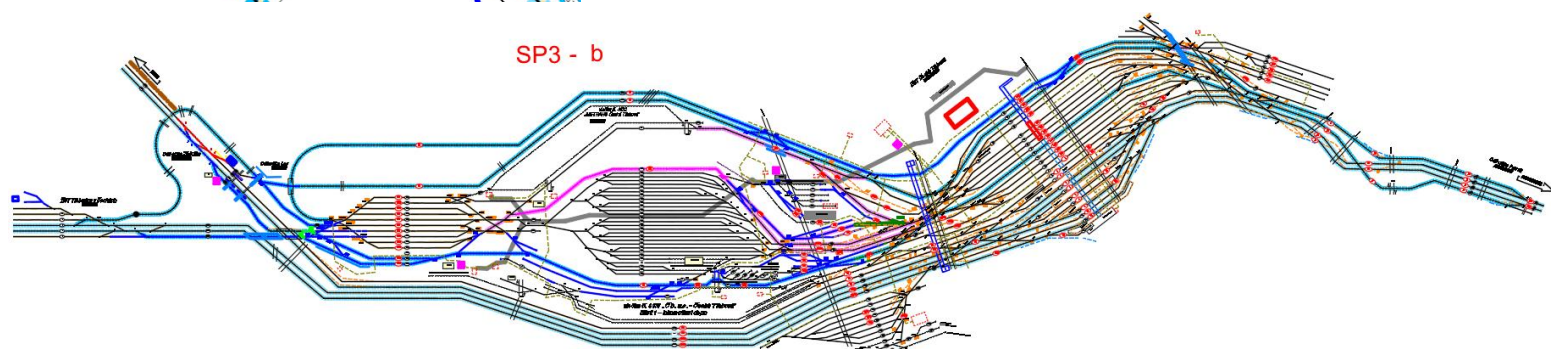
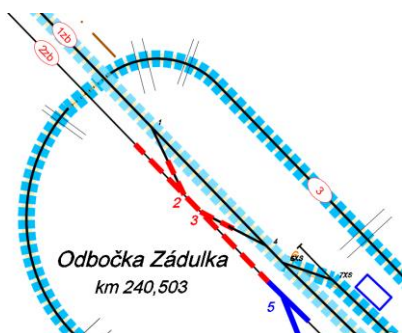
Stavební postup SP2-f je krátké dokončení zhlaví vjezdové skupiny, kdy bude během dvou dnů podbita jeho zbývající část, zejména výhybka č. 110. Tento stavební postup SP2-f je posledním ze série stavebních postupů č. 2.



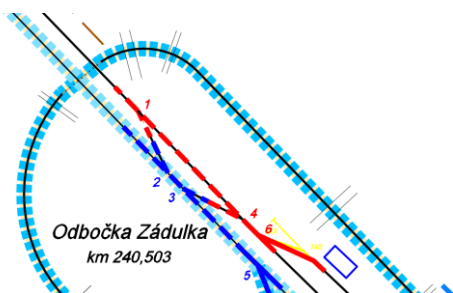
Následují dva stavební postupy číslo tři – SP3-a a SP3-b, což je modernizace Odbočky Zádulka (nově Česká Třebová Zádulka).



Ve stavebním postupu SP3-a se položí výhybky č. 2, 3 Odbočky Zádulka (nově Česká Třebová Zádulka) během pěti dnů.

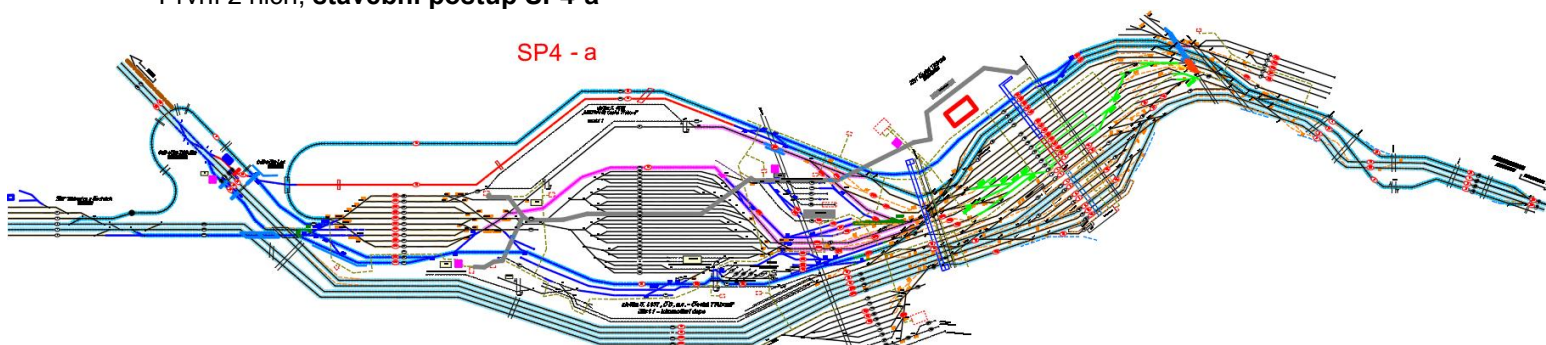


a ve stavebním postupu SP3-b se položí zbývající výhybky č. 1, 4, 5 odbočky Zádulka rovněž během pěti dnů.



Tři čtvrté stavební postupy jsou věnovány dokončení modernizace posledních dopravních kolejí v oblasti na vstupu do vjezdové skupiny železniční stanice Česká Třebová.

První z nich, **stavební postup SP4-a**

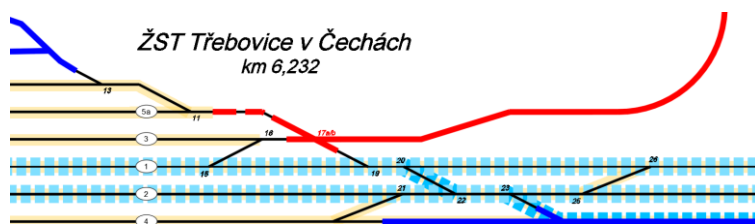


je věnován stavebním pracím na úsecích: Odbočka Zádulka (nově Česká Třebová–Zádulka) až Odbočka Les (nově Česká Třebová-vjezdová skupina-Les), a zároveň v koleji č. 200 (nově 96) v úseku mezi Odbočkou Les (nově Česká Třebová-vjezdová skupina-Les) a dvojitou kolejovou spojkou výhybek 403-406-409-411. Tento stavební postup je plánován na 180 dnů. V úseku těchto kolejí budou rekonstruovány některé propustky a jeden nadjezd bude komplexně rekonstruován. Kromě těchto prací je v tomto SP4-a nutno realizovat druhou část mostu v km 246,387, který převádí vody z prostoru parku Javorka za Kozlovskou pod celým kolejištěm k ulicím Sadová a Mlýnská. Bude realizován cca pod stávající výhybkou 477XS. Poté se na mostní konstrukci položí výhybka provizorní.

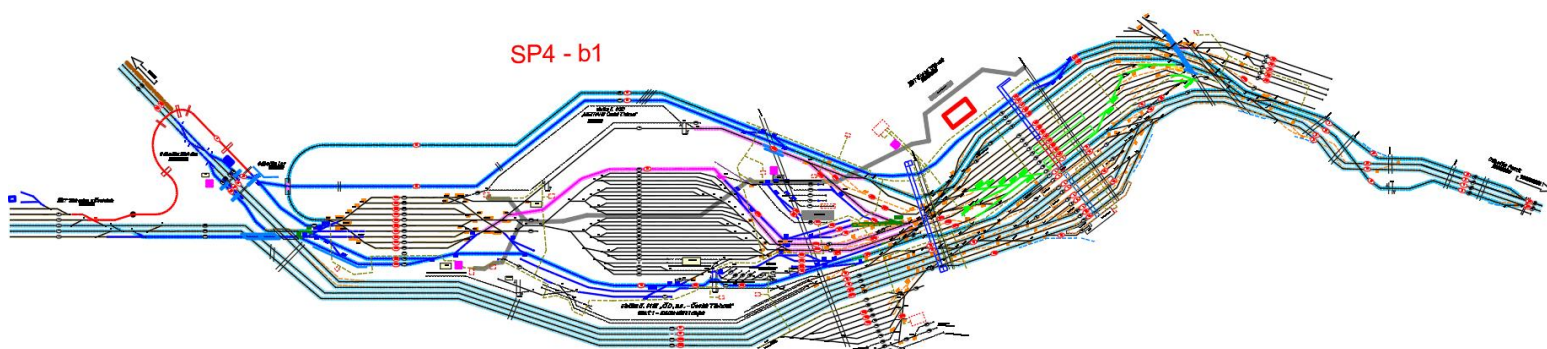
Realizuje se SO 12-25-03 Návěsní lávka v km 3,628 (TU 1871) a také úplná přestavba trubního propustku km 2,415:



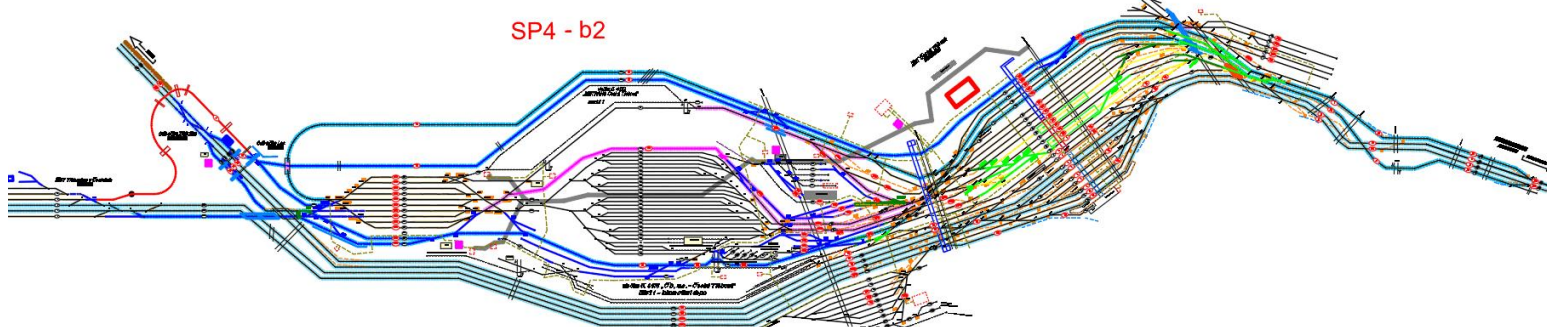
Navazujícími stavebními postupy jsou SP4-b1 a SP4-b2. Oba tyto stavební postupy představují modernizaci traťové koleje od Žst. Třebovice až po Odbočku Les (nově Česká Třebová-vjezdová skupina-Les).



První z těchto dvou stavebních postupů představuje dvanáctihodinovou výluku výhybky č. 17a/b v Třebovici v Čechách, která tuto kolej do stanice napjuje.



Vlastní modernizace traťové koleje ze Žst. Třebovice po Odbočku Les je předmětem **stavebního postupu SP4-b2**, který je plánován na období 191 dnů, až do konce grafikonu vlakové dopravy, na nějž potom navazuje rozhodující stavební postup SP5 celé stavby Modernizace uzlu Česká Třebová.



Tento časový rámeček je dán skutečností, že v tomto úseku trati se nachází několik mostů a propustek, které vyžadují komplexní přestavbu. Každý z těchto mostů má jiný rozsah prací.

Typický je most v km 6,475, který předpokládá výměnu nosné konstrukce. Je to příjezd ke komunální skládce, ale také příjezd k dalším PS a SO. Zde bude nutné počítat s výlukami silniční dopravy pod tímto mostem z důvodu stavebních prací:

- snesení koleje a výkopy 2dny,
- bourání nosné konstrukce 5dnů (uzávěra),
- betonáž prahů 5dnů (uzávěra), sanace 7dnů (uzávěra).

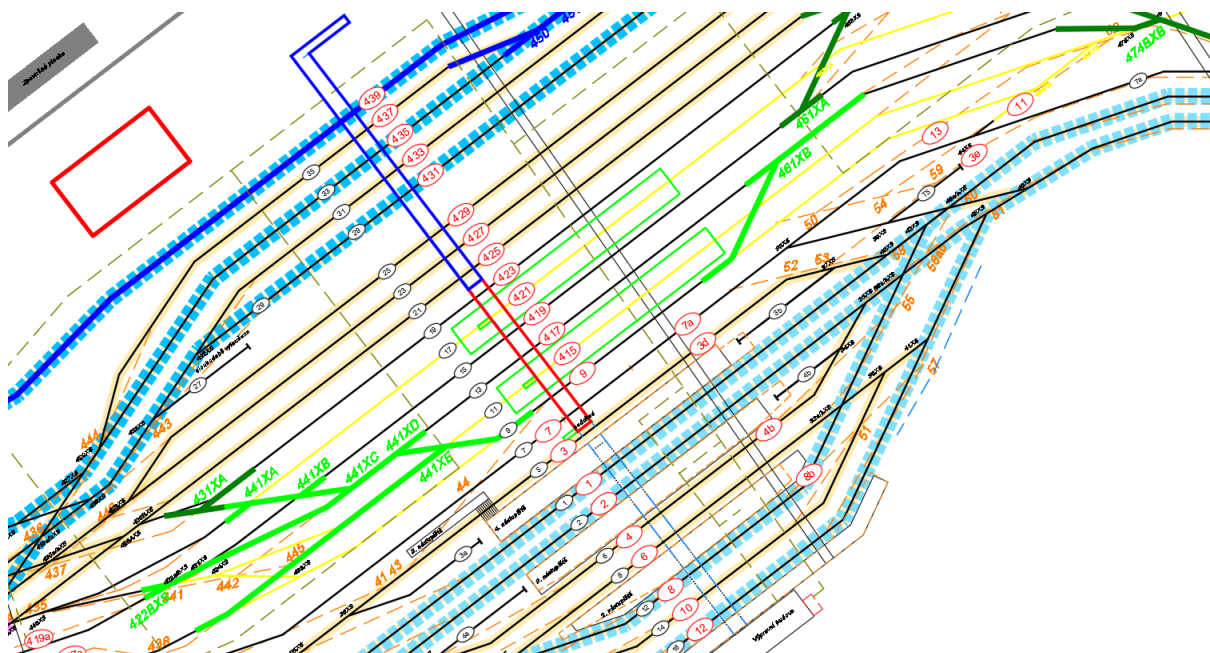
Poté může být most průjezdný a bude se čekat na nabytí pevnosti betonu, standardně 30dnů. Poté dojde k položení nové desky:

- 2 dny (uzávěra).
- provedení izolace a zásypy 4dny.

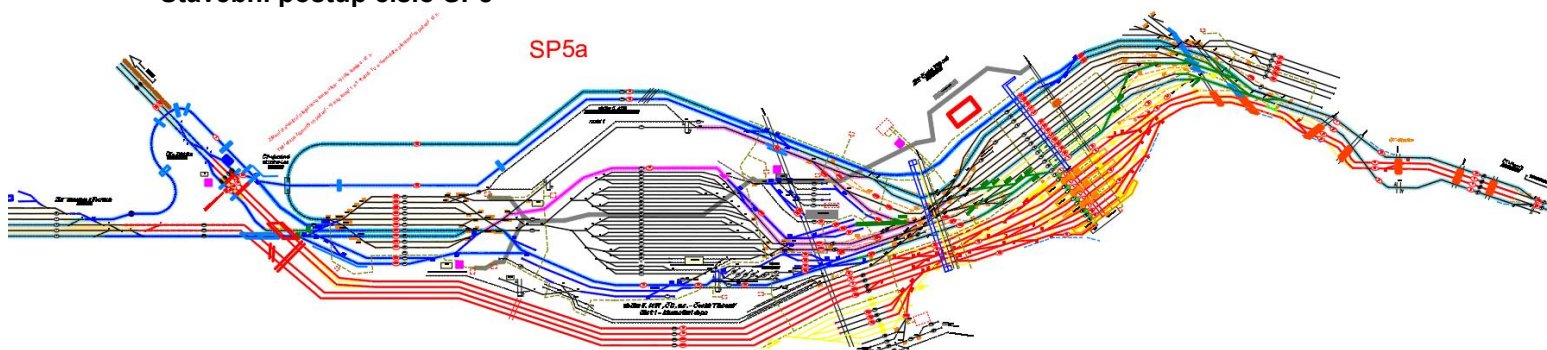
Takže nutný počet uzavěry průjezdnosti je min 19dnů.

Obdobně bude nutno počítat s takovými výlukami u většiny mostních objektů. Rovněž ne nutno počítat s vybudováním nájezdové rampy do koruny železničního tělesa pro techniku, odvoz i návoz materiálu.

Současně s modernizací těchto traťových úseků se po dobu všech tří stavebních postupů č. 4 realizuje v odjezdové skupině, přilehlé k osobnímu nádraží, v rozsahu stávajících kolejí č. 5 až 19 další prodloužení podchodu pod nádražím, a současně se zde realizují i dvě provizorní ostrovní nástupiště s provizorními podchody do tohoto nového podchodu, a to v osách stávajících kolejí č. 11 a 17. Rovněž se v této skupině kolejí zřídí provizorní kolejová propojení pro obsluhu těchto provizorních nástupišť, včetně přechodů přes stavební jámu i s přístupy pro imobilní cestující, která se budou používat v následujícím stavebním postupu SP5.



Stavební postup číslo SP5



Jak již bylo zmíněno výše, tento stavební postup je zásadní stavební sezónou této stavby, a to v rozsahu grafikonu vlakové dopravy GVD 2028.

Dojde zde k modernizaci jak celého osobního nádraží se všemi stavebními objekty a technologiemi, tak také obou souběžných dvoukolejných tratí ve směrech na Olomouc a Brno. Modernizaci také projdou koleje č. 1 (nově 1f, 1h, 1i) a 2 (nově 2f, 2h, 2i) ve směru na Prahu, a to vše v tzv. „nickolejném“ režimu, kdy se stavební jáma otevře v celém rozsahu a je možno realizovat veškeré stavební objekty jako ucelené.

Veškerá technologie provádění ucelených mostních a dalších SO a PS se takto provádí v identických meteorologických podmínkách, bez technologických spár mezi kolejemi, s jednotným materiálem stejných vlastností v celém příčném řezu traťového a staničního úseku, což zaručuje optimální kvalitu prací s minimalizací možností budoucích poruch izolací, odvodnění apod. Při tomto způsobu realizace se zmenší rozsah dopravních proudů materiálů na stavbu, kdy není nutné zajišťovat přístup k objektům v ždy z každé strany trati.

Všechna pracoviště jsou také bez potenciálního střetu s vlakovou dopravou, což je z hlediska Bezpečnosti a Ochrany Zdraví při Práci pro pracovníky to nejlepší řešení.

Na celé období GVD se zavedou jednotné jízdní řády pro vlakové spoje i NAD, což je pro cestující veřejnost přehledné. Celková lhůta výstavby se výrazně zkrátí a zkrácení doby dopravních omezení tak zmenšuje možnost odlivu cestujících ze železniční dopravy.

Všechny předchozí stavební postupy byly věnovány činnostem, které zajistily modernizovanou dopravní cestu alespoň dvou kolejí ve všech směrech z uzlu Česká Třebová.

Také tranzitní průjezd uzlem bude zajištěn a odbavování osobní dopravy v jejím podstatném rozsahu bude probíhat u provizorních ostrovních nástupišť.

Další problematikou stavebního postupu SP5 je průplet tratí, kde bude ve výstavbě celá řada mostních objektů, zejména železniční nadjezd brněnských traťových kolejí č. 1a a 2a nad vjezdem kolejí č. 4 od Olomouce a č. 92 od Brna.

Obě jmenované koleje č. 4 a 92 budou po celou dobu výstavby železničního nadjezdu v rámci SP5 v provozu s výjimkou některých výluk:

Výluky pro výstavbu SO 12-20-02 pro ZOV:

Pro odstranění nosných konstrukcí, přilehlých částí spodní stavby a výsun nové nosné konstrukce jsou nutné výluky kolejí (105) a [4Tzb] SO 14-10-01 včetně TV. Koleje lze vyloučit postupně.

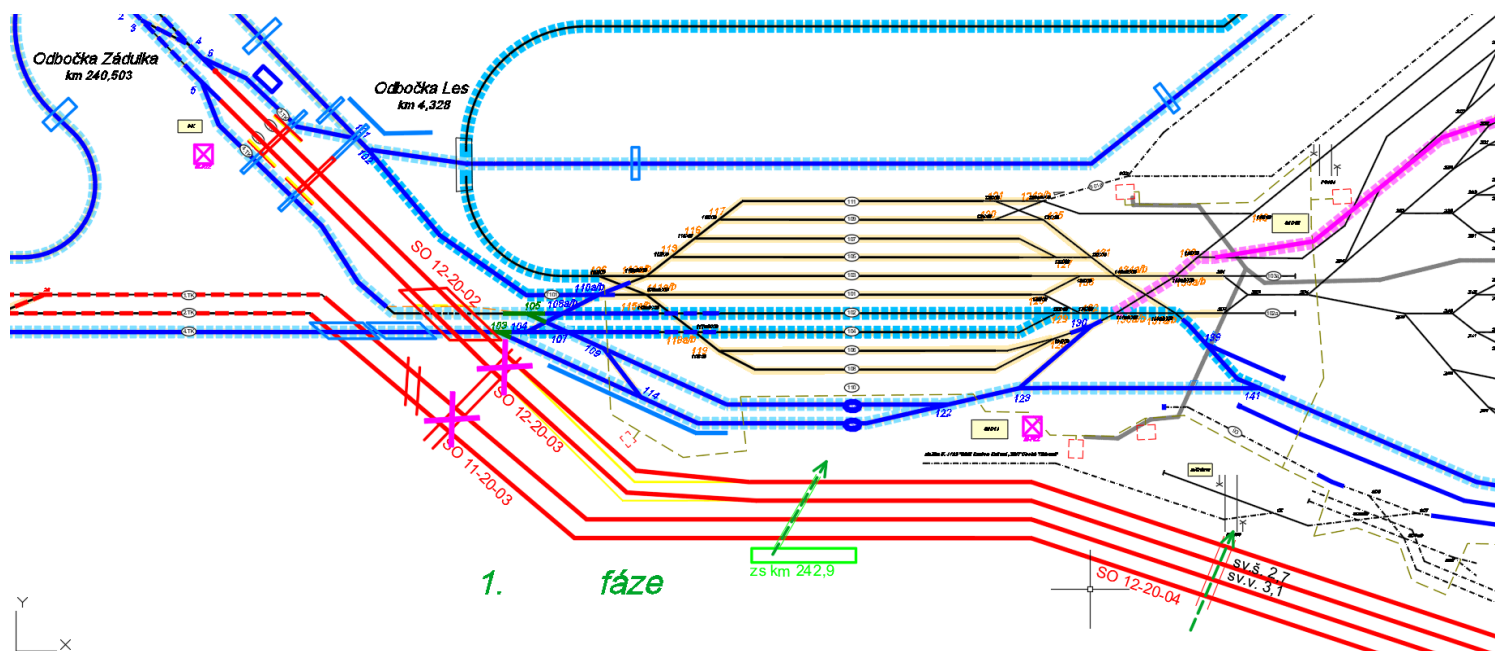
kolej		doba trvání	stavební postup	popis prací
(1), (2)	SO 12-10-01	podle SP	SP5	hlavní stavební činnost
(105)	SO 18-10-01	5 dní	SP5	odstranění stávající NK, částečně i SS, odstranění zárubní zídky u O1 vpravo (SO 18-24-01) zřízení pažení
[4Tzb]	SO 14-10-01	5 dní	SP5	odstranění stávající NK, částečně i SS, odstranění zárubní zídky u O2 vlevo zřízení pažení
(105)	SO 18-10-01	3 dny	SP5	výsun NK
[4Tzb]	SO 14-10-01	3 dny	SP5	výsun NK
(105)	SO 18-10-01	podle SP	SP6	odstranění O1 a pilíře P1 včetně základů
[4Tzb]	SO 14-10-01	10 dní	SP6	odstranění O2 a pilíře P1 včetně základů

Tento prostor je velmi těžko dostupný. Proto se předpokládá vjezd do koruny železničního tělesa ve směru od osobního nádraží ze silnice I/14 cca v prostoru stávající měnirny. **V tomto místě se rovněž vybuduje pracovní sjezd ze silnice I/14 přes korunu čtyřkolejné trati do prostoru depa, který bude sloužit jak pro stavbu, tak i jako provizorní vjezd do areálu depa.**

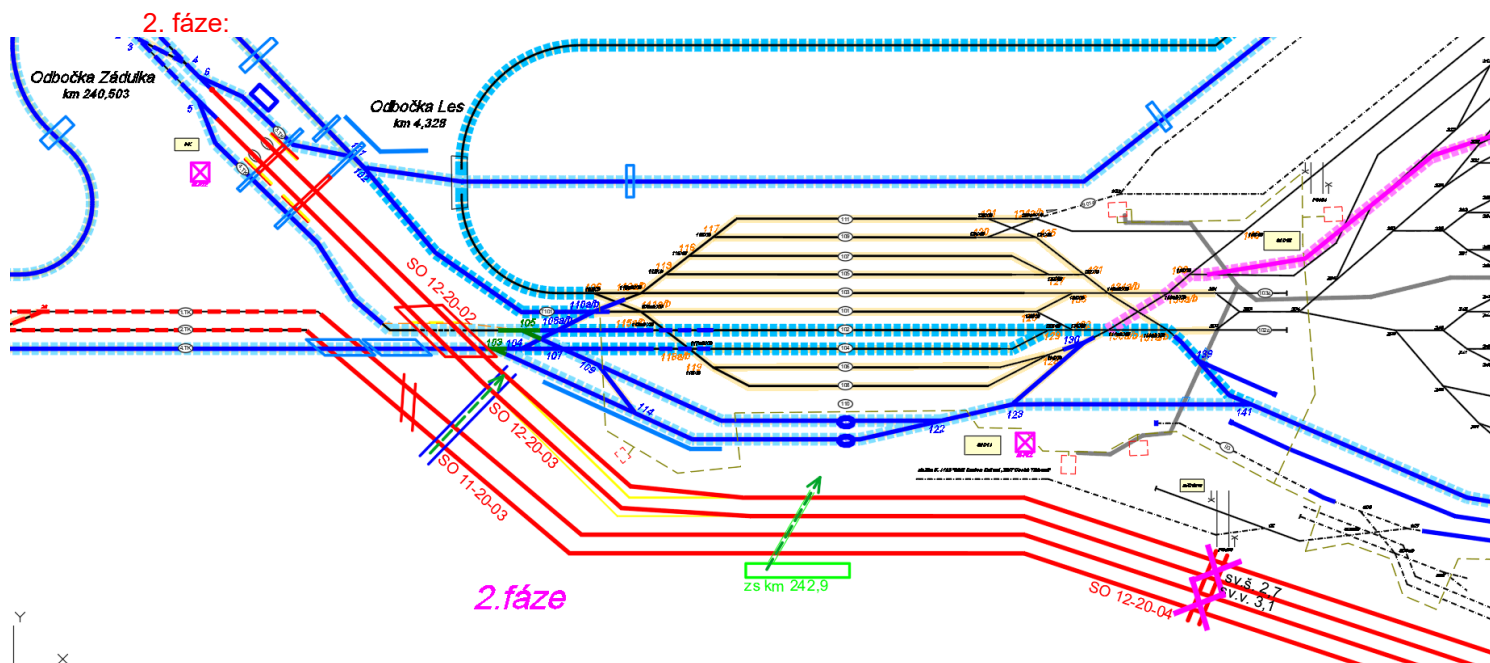
Na straně brněnské opěry předmětného železničního nadjezdu **SO 12-20-02** se předpokládá zřízení staveništního přejezdu přes provozovanou kolej. Variantně se zpracovává možnost přejezdu přes 4. kolej od Zádulky, nebo přes kolej č. 3 od Semanína.

Při realizaci tří mostních objektů, obsluhujících vnitřní areál žst. Česká Třebová je důležité zachovat během SP5 silniční obsluhu tohoto areálu vystřídáním prací na těchto mostních objektech.

1. fáze:



Jako první budou v 1. fázi realizovány na sebe navazující mosty SO 12-20-03 a SO 11-20-03, a to v době demoličních prací, základů a betonáže spodní stavby železničního viaduktu SO 12-20-02. V provozu pro obsluhu areálu žst. Česká Třebová bude sloužit úzký stávající most SO 12-20-04 a současně také staveništní vjezd po pláni železničního tělesa v prostoru ZS km 424,9.

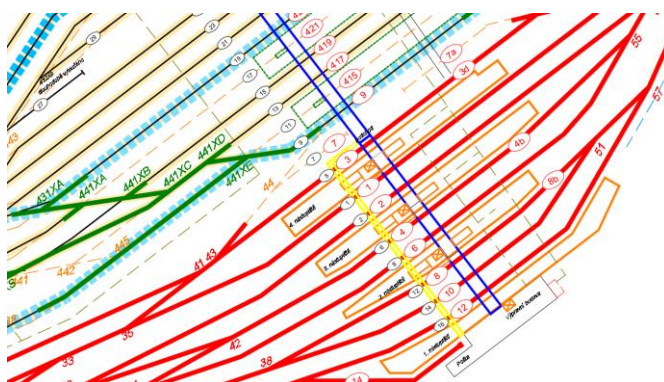
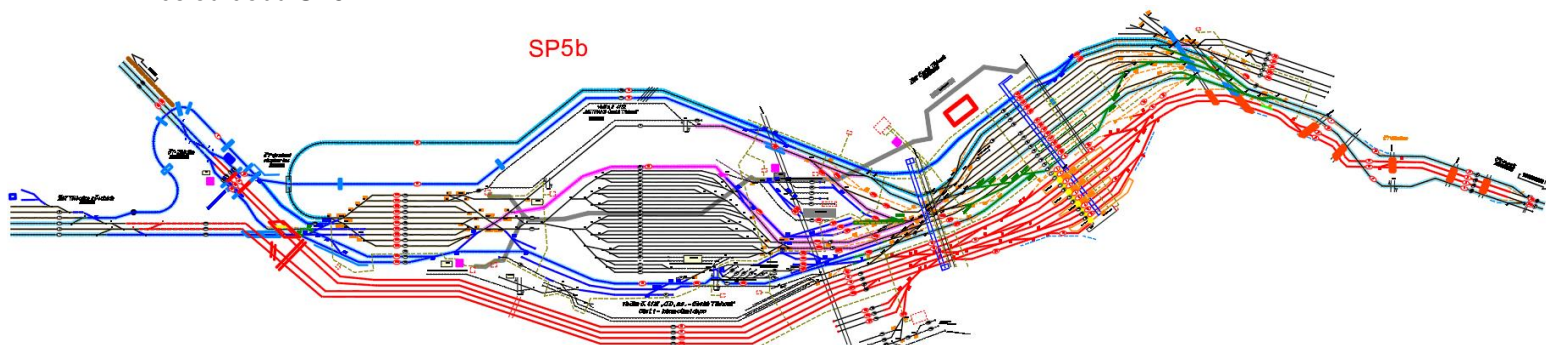


V následné druhé fázi již oba na sebe navazující mosty budou hotové a mohou sloužit pro dopravní obsluhu areálu. Rovněž je podstatné, že po těchto mostech bude navážena mostní konstrukce železničního viaduktu SO 12-20-02. Úzký most SO 12-20-04 bude vyloučen z provozu a bude jako celek pod všemi kolejemi přestavován. I nadále zůstane v provozu staveništní přejezd z plochy ZS 242,9.

Hlavním staveništem SP5 je osobní nádraží. Realizuje se celá jeho infrastruktura i s nástupišti, jejich zastřešením a technologiemi, včetně nového podchodu, který se bude realizovat v místě podchodu starého. Proto jako příchodu k provizorním ostrovním nástupištím bude zřízen pro cestující úrovňový přechod přes stavební jámu, který bude zaústěn provizorním schodištěm do již realizovaného prodlouženého podchodu. Odtud již budou cestující vystupovat na provizorní ostrovní nástupiště provizorními schodišťovými rameny, která budou po zprovoznění nového osobního nádraží zrušena a otvory pro ně ve stěně podchodu budou zazděny.

Stejnou cestu budou používat pěší k příchodu do průmyslové zóny na opačné straně města. Nahradí se tak stávající podchod CZ LOKO, který bude následně po částech zrušen.

V souvislosti s výlukami vleček na tomto místě je třeba se zmínit, že vlečka Korado bude vyloučena po celou dobu SP5.



Stavební postup SP5 se dělí na dva stavy SP5a a SP5b, které se liší pouze ve způsobu pohybu cestujících přes staveniště. Stavební postup SP5b, začne čtyři měsíce před koncem stavebního postupu č.5, nickolejné výluky rozsahu celého GVD. V této době již může být nový podchod pro cestující pod osobním nádražím alespoň provizorně uzpůsoben pro pohyb cestujících, a proto na povrchu mohou pokračovat práce bez jejich přítomnosti.

Dalšími podstatnými stavebními činnostmi je modernizace kolejí č. 1 a 2 včetně traťových spojek z výhybek č. 57-58 a č. 59-60 ve směru na Parník a dále na Prahu. Směrově je zde v části úseku směrový rozdíl mezi stávajícím a novým stavem a zejména se zde nachází 7 mostních objektů, které procházejí zásadními konstrukčními úpravami a musí se realizovat tak, že v následných stavebních postupech se budou realizovat jejich části pod kolejemi, které nyní musí být v rámci tohoto stavebního postupu SP5 nutně v provozu.

U některých mostů ve směru od osobního nádraží, se díky směrovým posunům mohou některé jejich části, čela a navazující zdi realizovat v předstihu.

Realizace těchto částí mostů si vyžádá výluky silniční dopravy v jejich mostních otvorech. Proto budou práce na mostech organizovány tak, aby vždy část těchto mostů umožnila převzít silniční provoz při objízdných trasách.

Při pracích na spodní stavbě bude u řady mostů možné zachovat jednopruhový silniční provoz, což bude pro propustnost celého automobilového provozu pod železničním tělesem v tomto směru vždy výhodnější než objížďky pod sousedními mosty, které rovněž budou muset v některých časech být uzavřeny z důvodu stavebních prací.

Proto bude nutné počítat s dopravními značeními, včetně světelných semaforů a také musí být automobily chráněny před pádem do stavební jámy výstražným vodorovným značením, oplocením a podle povahy stavebních prací i svodidly připevněnými k larsenovému pažení apod.

Dalšími výlukami silničních komunikací uvnitř mostních otvorů budou výluky pro realizaci definitivních vrstev silničního spodku a povrchů a rovněž souběžných chodníků, a to až po ukončení realizace celé mostní konstrukce, která se provádí po etapách v rámci jednotlivých stavebních postupů, kdy se již v otvoru nebude pohybovat žádná staveništní technika.

Pro realizaci mostů i železničního spodku se zde rovněž předpokládá realizace nájezdů do koruny železničního tělesa.

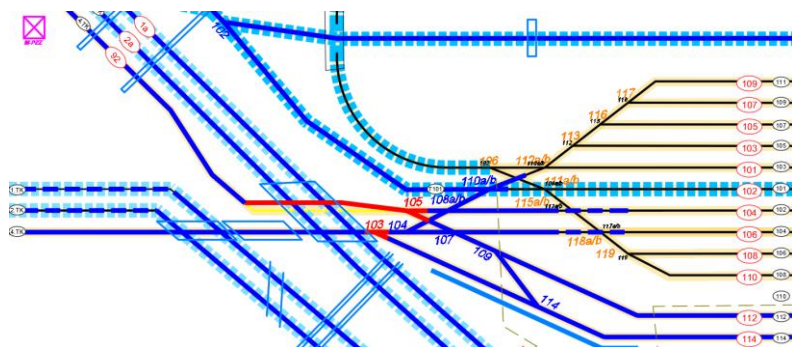
Stávající výhybky č. 1XS, 2XS, 3XS Odbočky Parník (nově Česká Třebová-Parník), pod nimiž se nachází propustek, určený ke komplexní přestavbě, zůstanou v tomto SP5 zatím ve stávajícím stavu.

Pro demontáž stávajících konstrukcí návěštních lávek a krakorců v oblasti směrem na Parník bude v tomto stavebním postupu nutná 2x 6-ti hodinová kolejová a napěťová výluk 4 kolejí (1,2,3,4) pod těmito objekty (či pauza v železničním provozu s napěťovou výlukou)

Demontáž proběhne kolejovým či automobilovým jeřábem.

Jedná se zejména o návěštní lávky a krakorce:

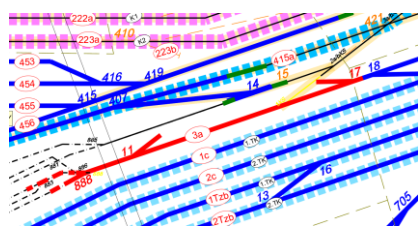
- Návěštní lávka v km 248,501(TU 1501)
- Návěštní krakorec v km 248,113(TU 1501)



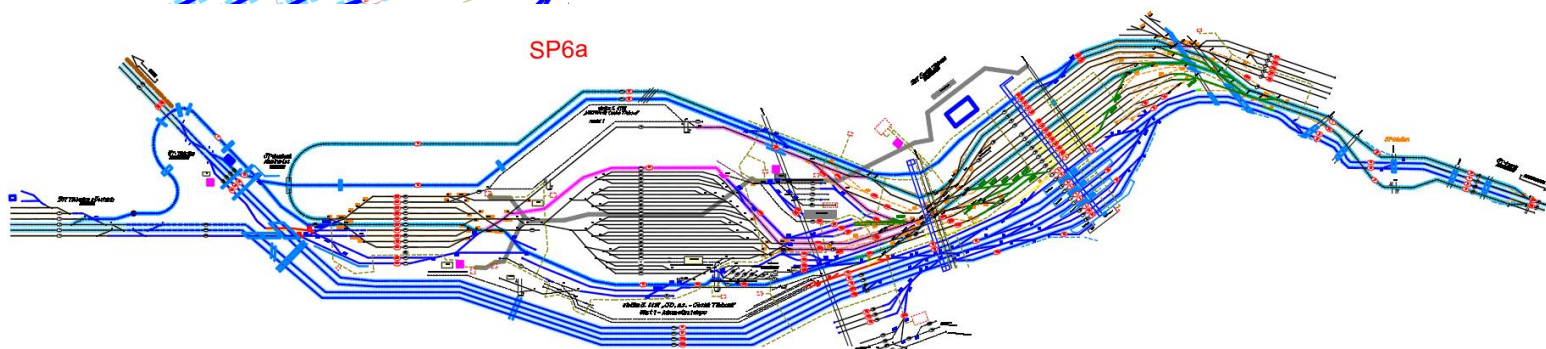
Stavební postup SP6

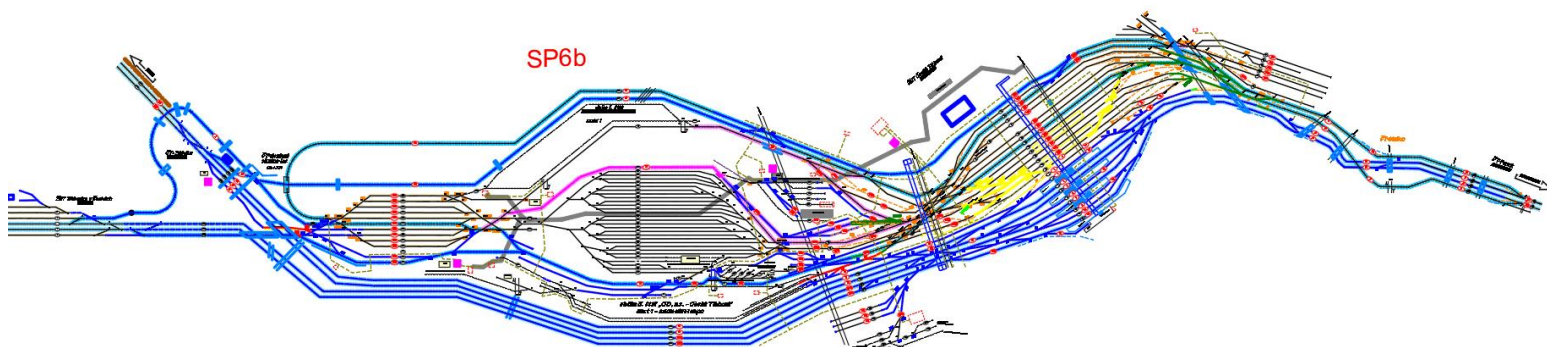
Tento stavební postup v délce 57m dní, je věnován zejména zbývajícím pracím pod železničním nadjezdem kolejí č. 1 a 2 ve směru na Brno. Provede se propojení koleje č. 4 ve směru na Brno a vložení definitivních výhybek č. 103 a 105 zhlaví vjezdové skupiny místo výhybek provizorních.

Stavební postup SP6 se v prostoru styku stávajícího středního zhlaví a nového zhlaví osobního nádraží rozdělí na dvě části – SP6a a SP6b při realizaci nového propojení severní spojovací koleje do nového osobního nádraží.



Nejprve se v rámci **SP6a** vloží nové výhybky č. 1 a 7 a směrově se upraví stávající výhybka 888.



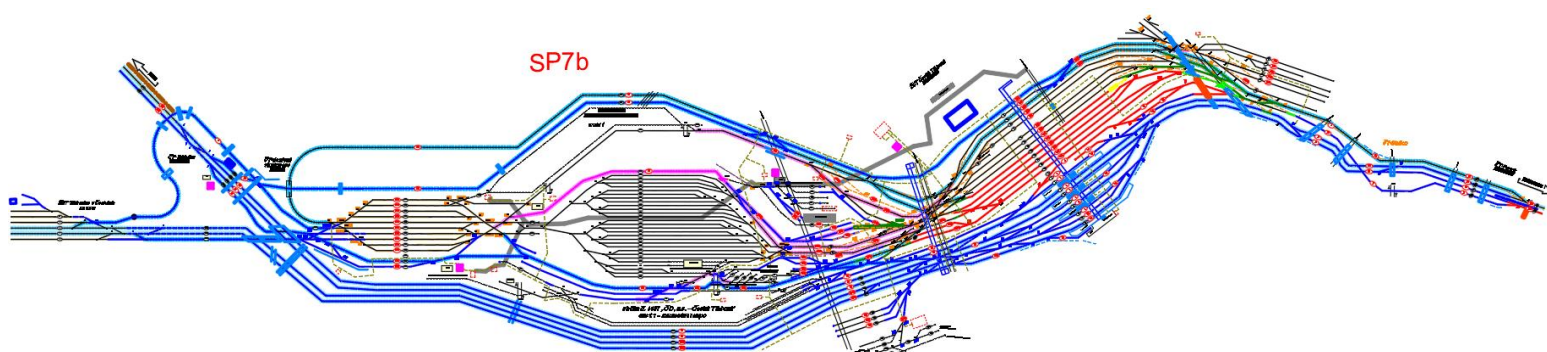
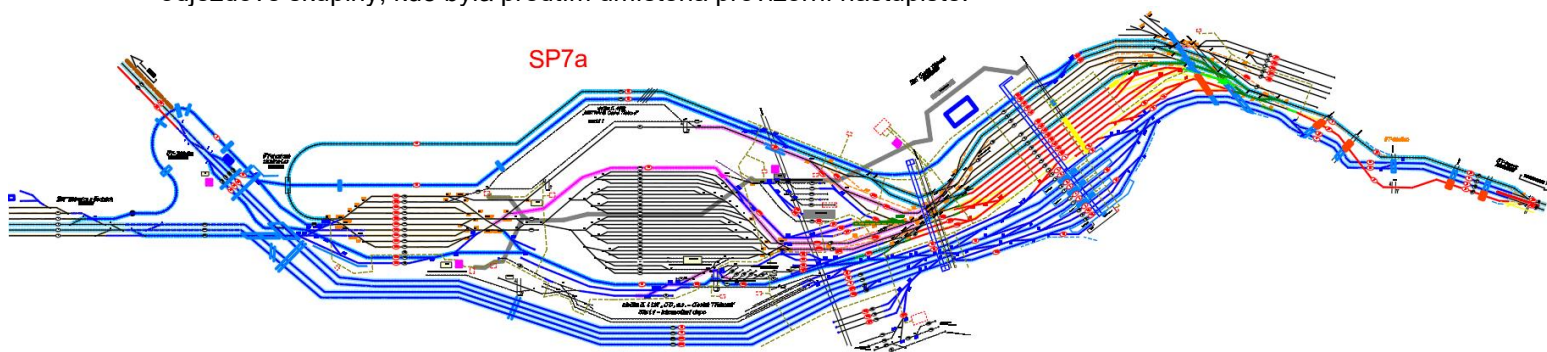


Současně se po celou dobu provádí demontáž provizorních nástupišť, výhybkových spojení i schodišťových ramp na provizorní nástupiště, které byly používány v předchozím stavebním postupu SP5. V následujícím stavebním postupu č. SP7 bude tato část kolejiště odjezdové skupiny předmětem modernizace.

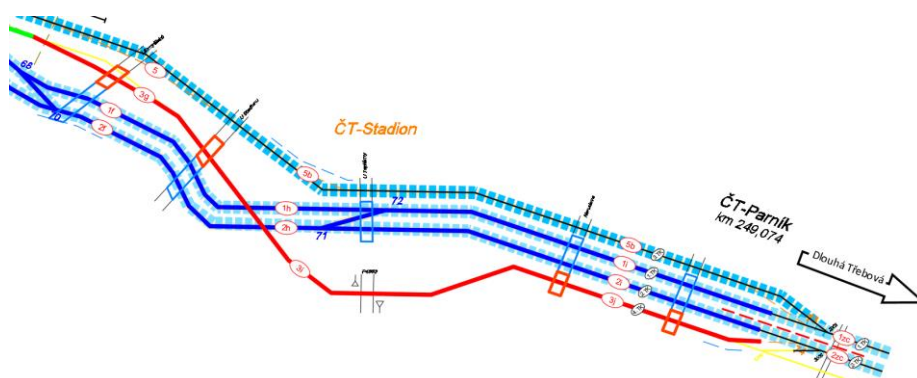
Následují dva stavební postupy, čísel SP7 a SP8, které tak jako postup předchozí, jsou rovněž rozlišeny na dva stavební postupy s indexy a, a b.

Podstatou těchto dvou stavebních postupů SP7 a SP8 je realizace jedné ze dvou zbývajících částí kolejiště odjezdové skupiny vždy v časovém souběhu s modernizací jedné ze dvou zbývajících kolejí ve směru na Parník.

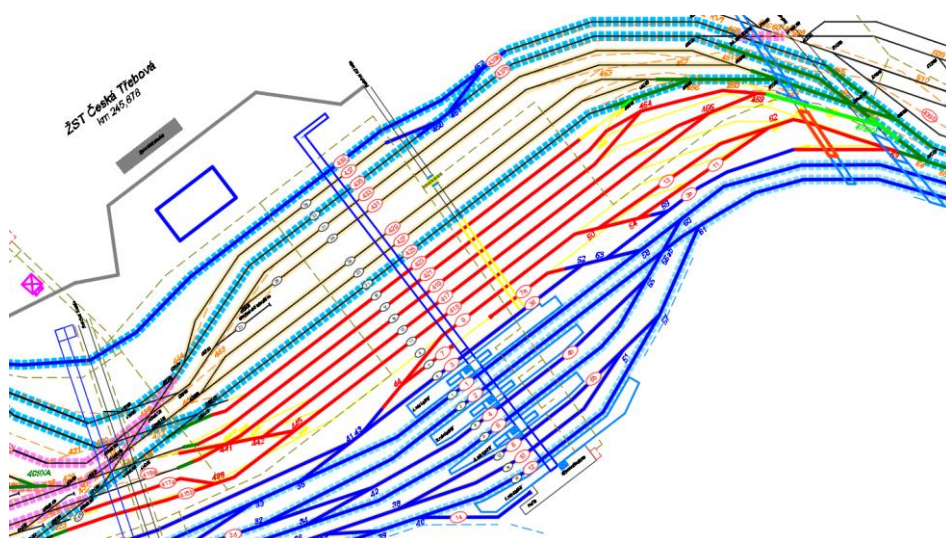
První část sedmého stavebního postupu **SP7a** v délce 110ti dnů je věnována modernizaci kolejí odjezdové skupiny, kde byla předtím umístěna provizorní nástupiště.



Současně se realizuje modernizace koleje č.2 ve směru na Opatov, včetně nástupišť a přejezdu.



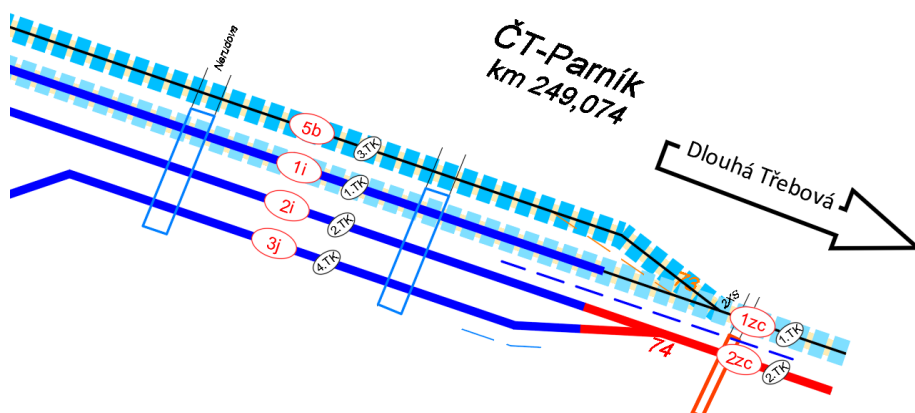
A současně se také modernizuje kolej č. 4 (nově 3g, 3i, 3j) ve směru na Parník, potažmo Prahu, včetně navázání prací na mostních objektech, které byly realizovány v rámci SP5. Některá pracoviště jsou uvnitř kolejíště, některá vně.



Rozsah modernizace této části odjezdových kolejí jsou koleje č. 7, 7a, 9, 13, 11, 415, 415b, 417, 417a, 419, 421, 423 s provizorními propojeními do stávajícího stavu na obou zhlavích. Rovněž se demoluje příslušná část bývalého podchodu CZ LOKO zakreslená žlutou barvou.

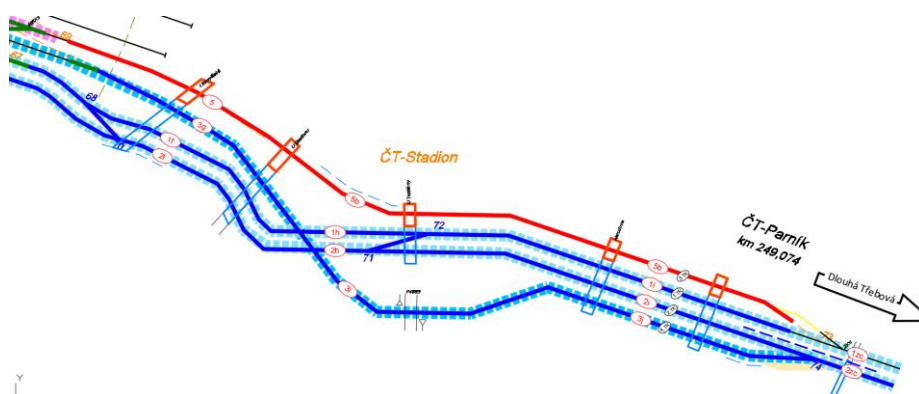
Současně se provádějí práce na další části mostních objektů na ulici Kozlovské ulici, jehož realizace bude obtížná tím, že se nacházejí mezi provozovanými kolejemi a jejich obsluha bude možná pouze po pláni aktuálně modernizované skupiny kolejí.

Přípravou na rekonstrukci propustku v oblasti výhybek č. 1 a 2 Odbočky Parník (nově ČT Parník) bude zřízení pažení mezi kolejemi č. 1 a 2 během jedenácti čtyřhodinových výluk obou kolejí. V těchto časech jsou zahrnuty i práce na odtahování trakce.

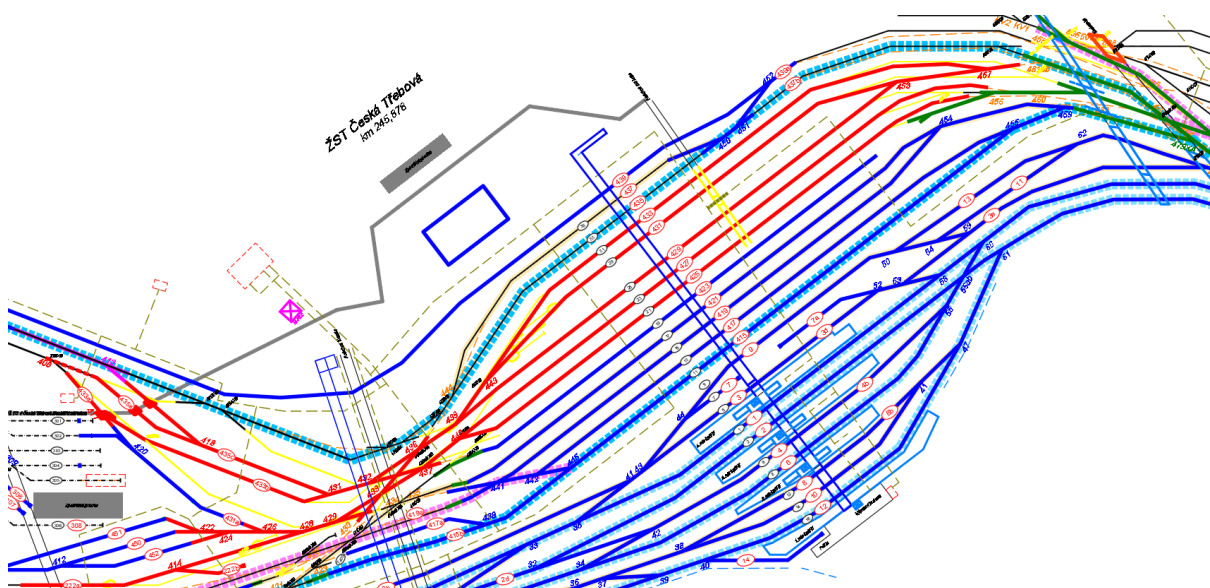


Vlastní práce na propustku pod výhybkou č. 74 za provozu traťové koleje č. 1.1TK (nově 1zc) a staničení nového číslování 1i, 5b budou probíhat během 45ti dnů.

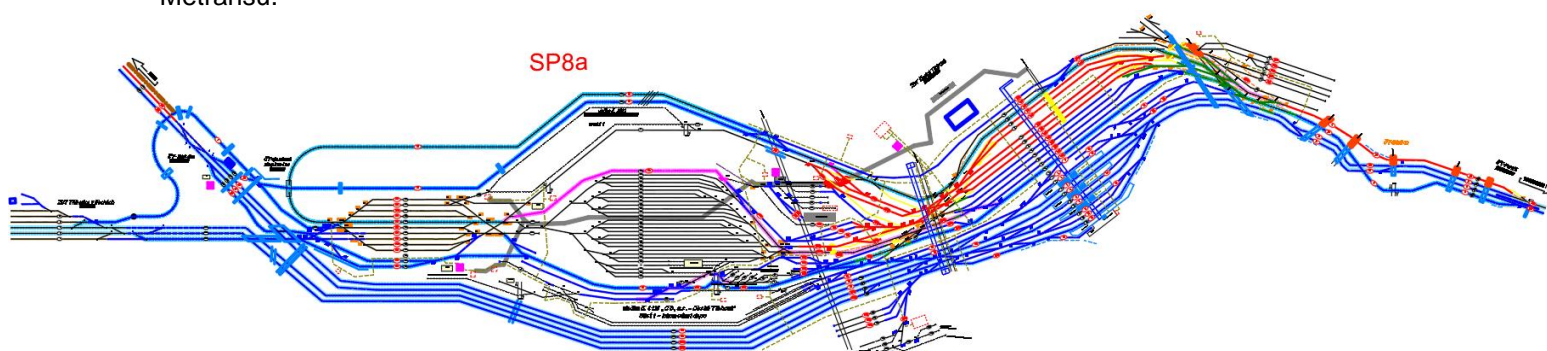
Následující dva osmé stavební postupy SP8a a SP8b, které realizují podobně jako v sedmém stavebním postupu poslední část kolejíště odjezdové skupiny



v časovém souběhu
s modernizací koleje
č. nově 5, 5b ve
směru na Parník.



První část osmého stavebního postupu **SP8a** v délce 130ti dnů je věnována modernizaci kolejí odjezdové skupiny kolejí č. 425, 427, 429, 431, 433 a podstatné části středního zhlaví za vyloučení Metransu.



Ve stejné době se realizuje modernizace koleje č.1 ve směru na Opatov, včetně nástupiště a přejezdu.

Důležitým a problematickým prostorem uzlu Česká Třebová, který je nutno řešit v těchto stavebních postupech 8a, a 8b, je odpojení vlečky CZ LOKO a dalších vleček v prostoru nad mostem ulice Kozlovské, který musí projít zásadní přestavbou. Jedná se o izolaci jeho klenby a odvodnění po obou jeho stranách (viz. předposlední výřez).

Vlečkový areál je možno odpojit od jeho obsluhy pouze na období víkendů, a proto se zde nabízí řešení s pomocí provizorních kolejových provizorií, kombinovaných v několika víkendových výlukách.

Realizace kolejových napojení v místě mostu Kozlovská by bylo realizováno ve víkendových výlukách během po sobě jdoucích víkendů, na pracovní týden by vždy byla kolej zprovozněná.

1. víkendová výluka: vyjmutí stávajících výhybek 510 a 511, dosypávka a zhutnění kolejového lože, montáž provizorního propojení bez výhybky (ve schématu světle zelená barva)
2. víkendová výluka – vložení odbočné výhybky směr Kalvárie

následuje 3-měsíční výstavba nové nosné konstrukce mostu pod stáv. výh.511, provoz do vleček CZ LOKO a Kalvárie po světle – zeleném propojení. Mezi 1. a 2. víkendovou výlukou by nebyl možný průjezd směr Kalvárie, poté ano.

3. 4x 6-ti hodinová kolejová a napěťová výluka 4 kolejí směrem na Parník (či pauza v železničním provozu s napěťovou výlukou) pro osazení ocelových konstrukcí břevna s koši návěstidel (příp. i návěstidel) návěstních lávek. Montáž proběhne kolejovým či automobilovým jeřábem.

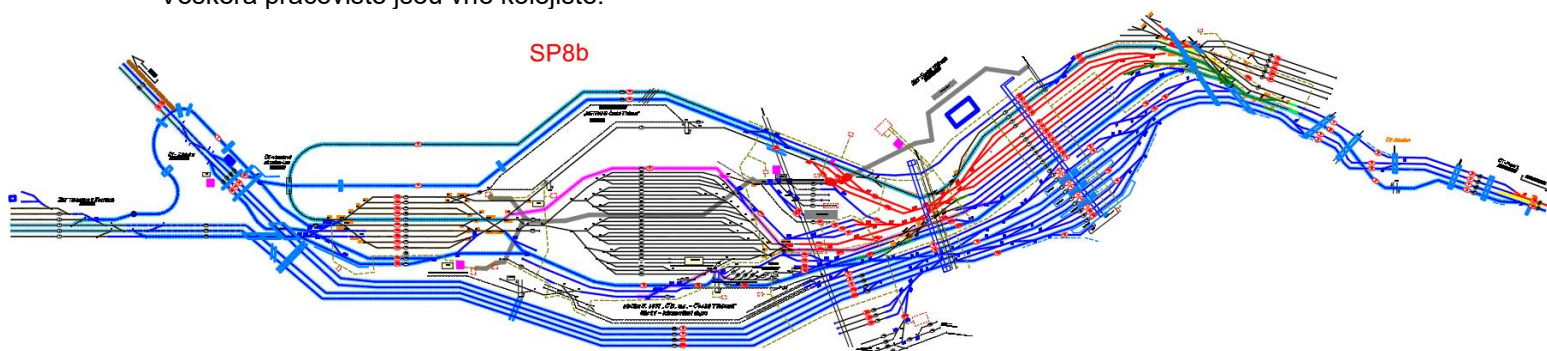
Jedná se zejména o návěstní lávky:

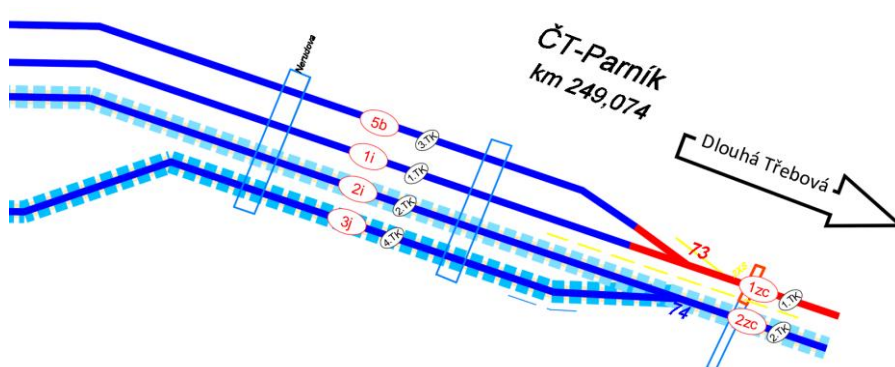
- Návěstní lávka v km 246,812
- Návěstní lávka v km 246,863
- Návěstní lávka v km 248,172
- Návěstní lávka v km 248,735

Následuje Stavební postup **SP8b**:

4. víkendová výluka: vyjmutí provizorní propojení, zřízení podkladních vrstev a zesílené konstrukce u mostu, montáž provizorního zapojení kolejovým polem, obdobně jako 1. víkendová výluka (mezi 3. a 5. víkendovou výlukou se nebude jezdit směr Kalvárie)
5. víkendová výluka: vložení definitivní křižovatkové výhybky č. 507 a výhybky č. 458 (část výhybek mimo osu provozované koleje byla smontována během předcházejících 2 týdnů), výhybka č. 506 by byla nahrazena kolej. Polem.
6. víkendová výluka je potom dokončení vložení výhybek č. 506 a 458

V rámci stavebního postupu **SP8b** se realizuje modernizace koleje č. 3 ve směru na Parník, včetně navázání prací na mostních objektech, které byly realizovány v rámci dřívějších stavebních postupů. Veškerá pracoviště jsou vně kolejiště.





Pro rekonstrukci propustky je již z předchozích stavebních postupů zřízeno pažení mezi kolejemi č. 1 a 2, které bude na závěr prací vytaženo během dvou čtyřhodinových výluk obou kolejí. V těchto časech jsou opět zahrnuty i práce na odtažení trakce.

Vlastní práce na propustce pod výhybkou č.74 za provozu traťové koleje č.2TK (nově 2zc) a staničních kolejích 2i a 3j budou probíhat během 45ti dnů.

Závěr k SP5a, SP7a, SP8a, ve věci objízdných tras při uzavěrách mostů na Parníku:

Uzávěr K Oř. Úa, Oř. Úa, Oř. Úa, ve veš. objizdných tras při uzavěření mostu na Parníku.

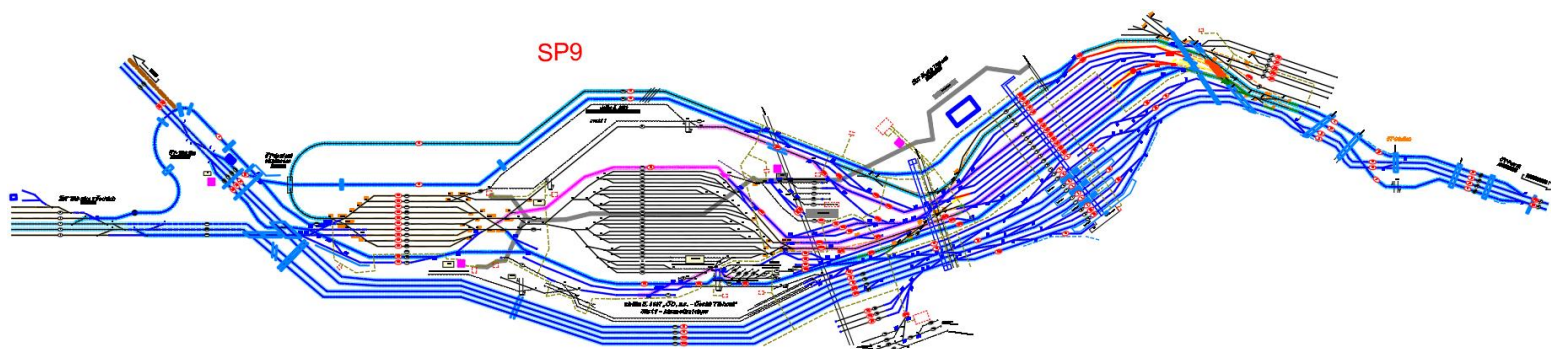
Text1	Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení	2028				2029					
					IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	
	UZÁVĚRY SILNIC POD MOSTY NA PARNÍKU													
SP5a	SP5a	365 dny	12.12. 27	10.12. 28										
SP5a	Uzávěra Kozlovská jednosměrně, Litomyšlská, U Stadionu, Pod Březinou	99 dny	12.12. 27	19.3. 28										
SP5a	Uzávěra Kozlovská obousměrně, Nerudova	108 dny	15.5. 28	30.8. 28										
SP5a	Uzávěra Kozlovská jednosměrně, Litomyšlská, U Teplárny, Pod Březinou	56 dny	20.3. 28	14.5. 28										
SP5a	Uzávěra Kozlovská jednosměrně	102 dny	31.8. 28	10.12. 28										
SP7a	SP7a	108 dny	7.2. 29	25.5. 29										
SP7a	Uzávěra Kozlovská, Litomyšlská, U Teplárny, Pod Březinou	54 dny	7.2. 29	1.4. 29										
SP7a	Uzávěra Kozlovská, Litomyšlská, Nerudova, Pod Březinou	56 dny	2.4. 29	27.5. 29										
SP8a	SP 8a	130 dny	27.5. 29	3.10. 29										
SP8a	Uzávěra Kozlovská, Litomyšlská, U Teplárny, Pod Březinou	50 dny	27.5. 29	15.7. 29										
SP8a	Uzávěra Kozlovská, Litomyšlská, U Stadionu, Nerudova	80 dny	16.7. 29	3.10. 29										

Ve zmíněných stavebních postupech budou realizovány rovněž všechny mostní objekty na čtyřkolejném průpletu tratí od severního zhlaví žst. Česká Třebová ve směru na Prahu. Při realizaci těchto mostních objektů bude nutné v určitých časových obdobích uzavřít jejich mostní otvor silniční dopravě a zřídit objížděky sousedními mostními otvory.

Pro tyto situace byl sestaven scénář střídavých uzavírek a objížděk v tomto prostoru, jehož časový harmonogram je uveden výše a schémata jsou samostatnou přílohou B.8.1.2.

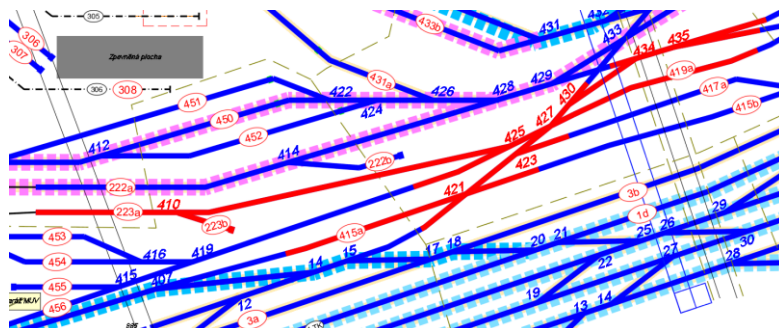
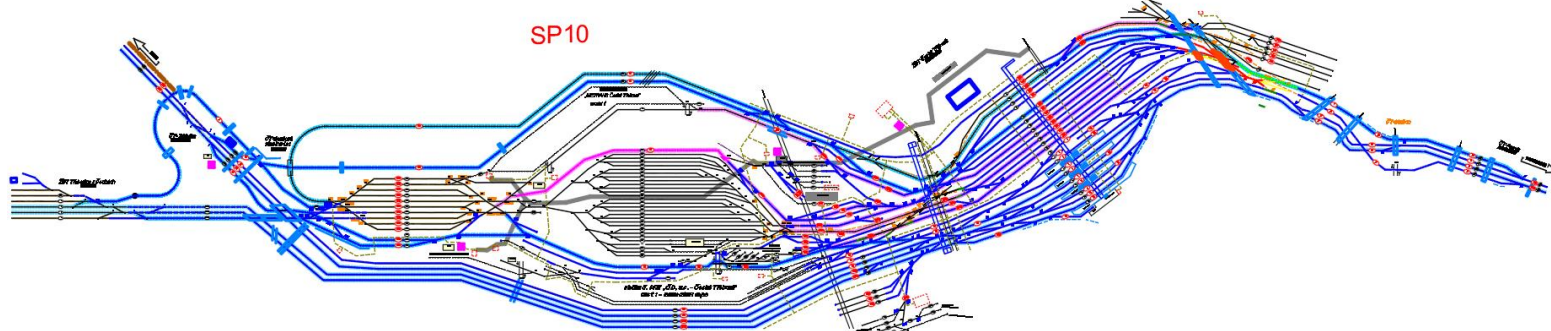
Nyní již následují závěrečné stavební postupy celé stavby Modernizace železničního uzlu Česká Třebová, označené SP9 až SP16, které dokončují komplikované řešení pražského zhlaví odjezdové skupiny a také středního zhlaví uzlu Česká Třebová.

Ve stavebním postupu **SP9** bude modernizována kolej č. 437b včetně odvodnění, a také se po demontáži stávajících výhybek vloží výhybky nové, a to č. 456, 460 a křižovatková č. 461a/b. Tento stavební postup se odehrává v délce 40ti dnů.

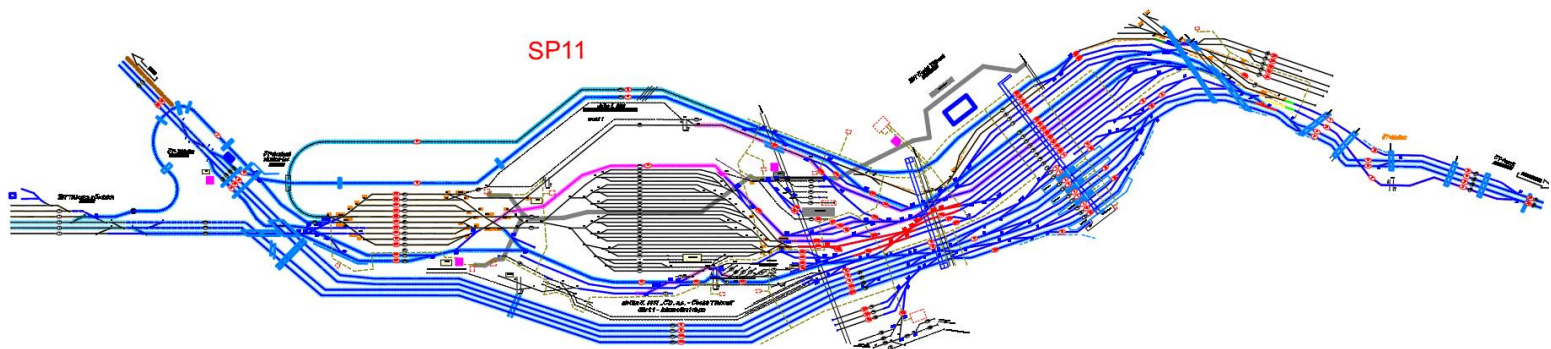


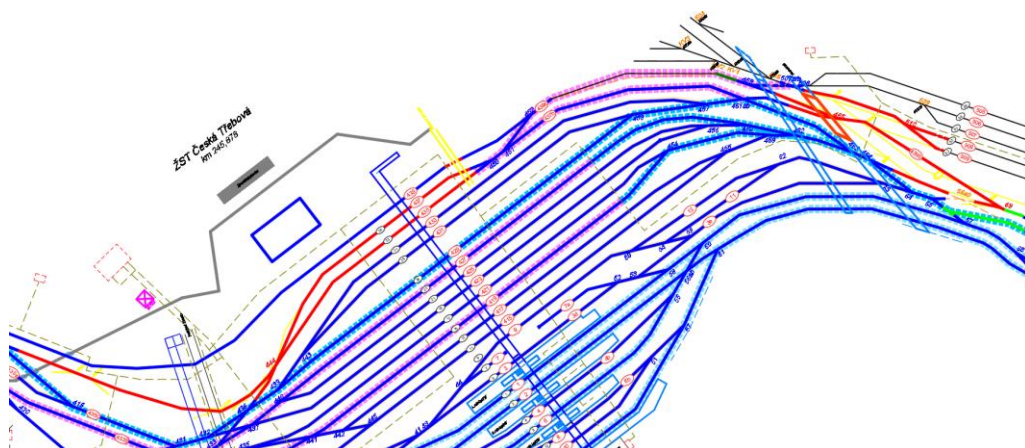
I nadále zde zůstávají v provozu mnohá provizorní propojení k zajištění železničního provozu.

V následujícím stavebním postupu **SP10** pokračují kolejové úpravy položením výhybek čísel 462, 464, 465 a také 64 a 65. Rovněž pokračují práce na mostním objektu v ulici Kozlovské, jehož tato aktuální část bude opět realizována uvnitř provozovaného kolejiště s možnou obsluhou pouze ze sousedních kolejí ve vlakových přestávkách. Tato složitost technologie prací, i skutečnost, že stavební postup spadá do zimních měsíců, určuje délku tohoto stavebního postupu v délce 95ti dnů.



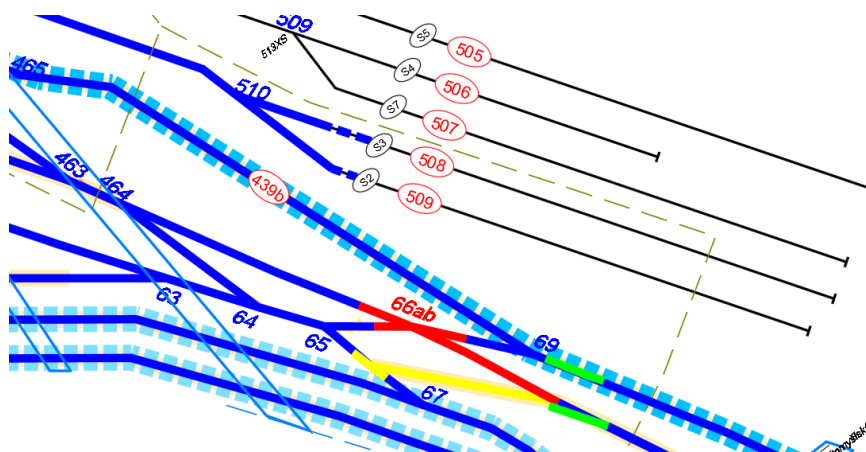
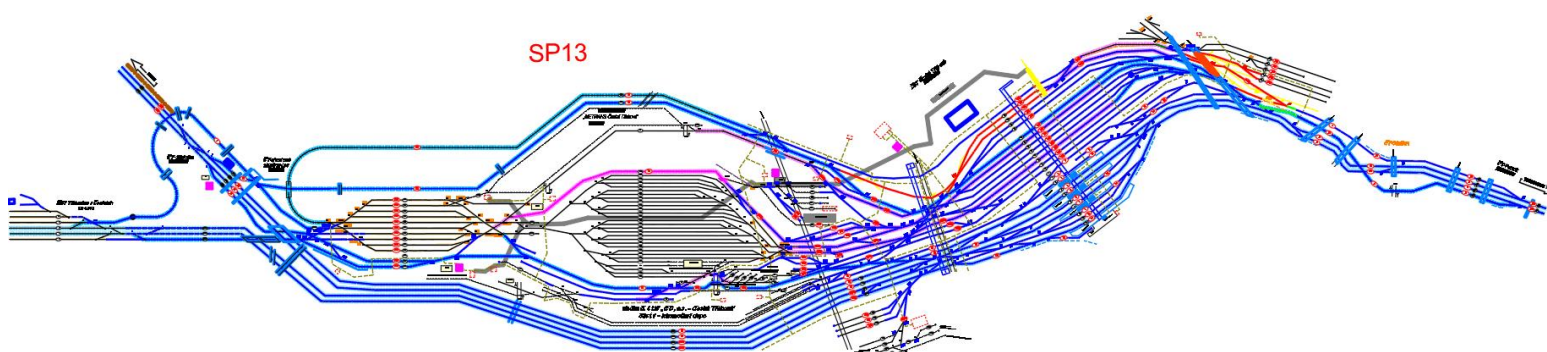
Předmětem stavebního postupu **SP11** je dokončení prací ve středním zhlaví, kdy se položí zbývající části kolejí, zejména koleje č. 223a, 223b a položí se nové výhybky čísel 410, 421, 423, 425, 427a/b, 430, 434 a 435. Tomuto stavebnímu postupu bude věnováno 60 dnů.



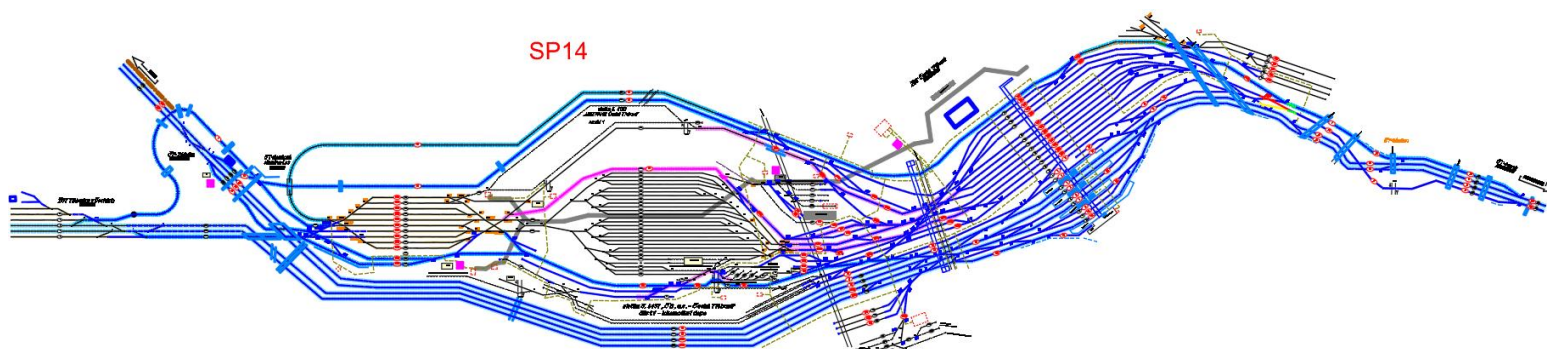


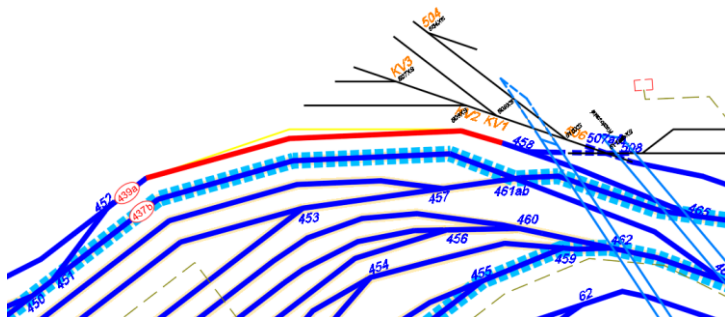
Stavební postup **SP13** je co do území rozsáhlejší, a proto je pro jeho realizaci počítáno s 110ti dny. Dojde zde k modernizaci posledních kolejí odjezdové skupiny čísel

435 a 437, do jejichž propojení se vloží křižovatková výhybka č. 444. Dojde zde k demolici poslední části bývalého podchodu CZ LOKO. Na komplikovaném pražském zhlaví se kromě dokončení mostu na ulici Kozlovské položí také části nového kolejíště s výhybkami čísel 465, 510 a 69.

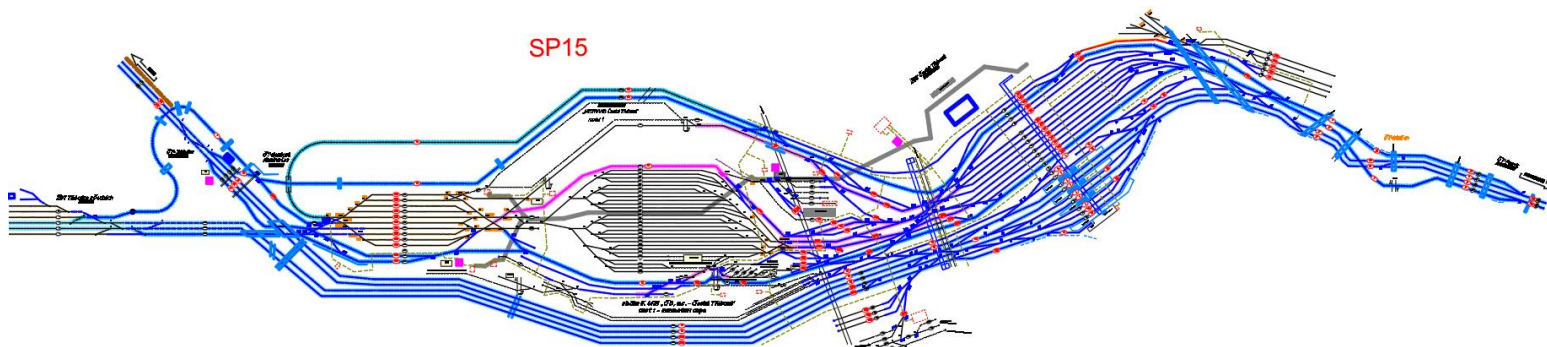


Krátkým, předposledním stavebním postupem je stavební postup **SP14**, kterým se během sedmi dnů dokončí všechna výhybková spojení na pražském zhlaví uzlu Česká Třebová. Položí se poslední výhybka č. 66a/b a zároveň se zruší všechna zbývajcí kolejová propojení.

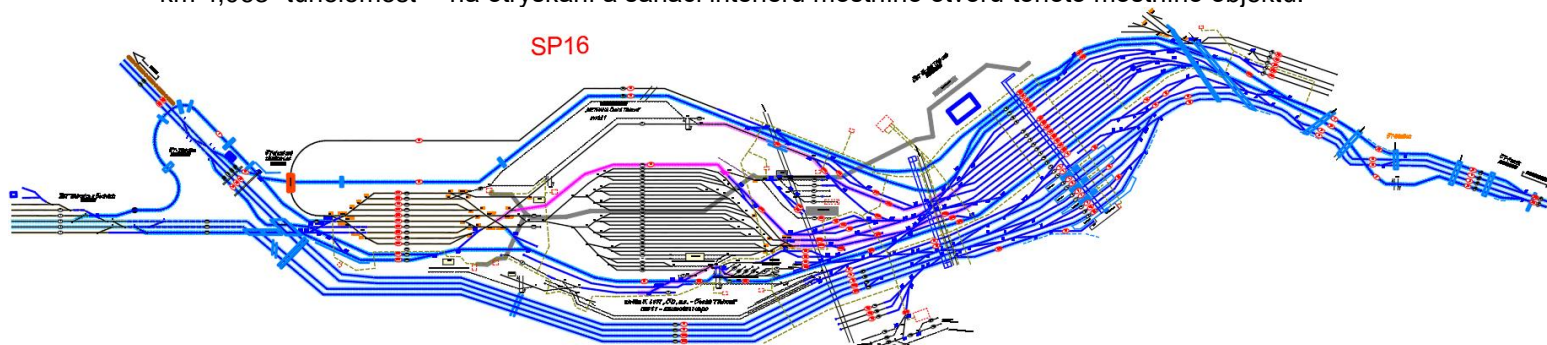




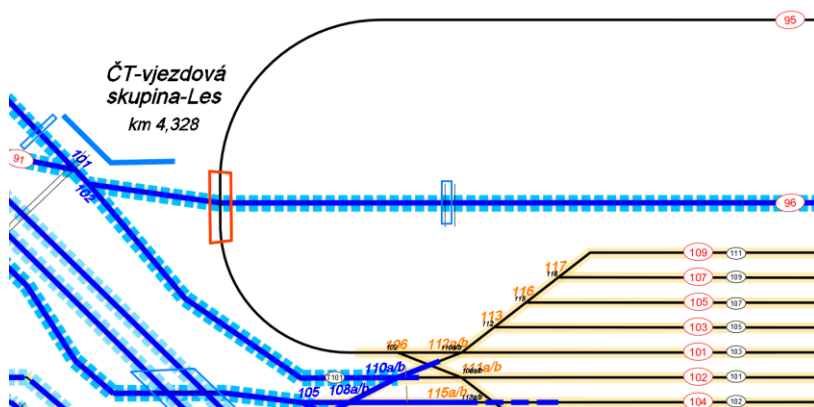
Předposledním stavebním postupem stavby je **SP15**, kdy je nutné realizovat nový svršek, spodek a odvodnění 439a. Vzhledem k důležitosti této koleje pro obsluhu vlečků je plánováno s realizací těchto prací v rozsahu 30ti dnů.



Posledním stavebním postupem stavby je **SP16**. Jedná se o dvouměsíční období po skončení všech stavebních prací, všechny nové systémy řízení vlakové dopravy jsou modernizovány, a kdy je předpoklad minimalizace dopadů výluky koleje č. 91. Tato výluka je potřebná pro SO 20-20-01 Most v km 4,063 "tunelomost" - na otryskání a sanaci interiéru mostního otvoru tohoto mostního objektu.



V tomto **SP16** se rovněž uzavře podchod pro pěší Masarykova – Tykačova, který bude během realizace mostů na Parníku pro možnost průchodu pěších během stavby stále v provozu. V tomto SP16 bude obchází trasa vedena ulicí Litomyšlskou.



V rámci SO 20-20-01 Most v km 4,063 "tunelomost" – budou realizovány výluky koleje č. 95 na otryskání a sanaci interiéru mostního otvoru.

Ve stavbě je zahrnuto ještě období jednoho roku, které bude věnováno zavedení ETCS v celém uzlu: Po dokončení kolejíště je třeba instalovat do celého kolejíště balízy ETCS (cca 450ks). Dále je nutné umístit lokalizační značky, doplnit počítače náprav a celé kolejíště zaměřit speciálním měřicím vozem (délka měření cca 110 km).

Následně bude nutné vyhotovit software pro stanice a RBC, odzkoušet a připravit k nasazení. ASW pro RBC je nutno odzkoušet celkem třikrát (zkouší se na projekci, s komisí, a ještě On-Site). Dále je nutné upravit všechna hlavní návěstidla a z „klasického“ návěstění udělat návěstí se stop značkou ETCS + DNS (doplňková návěstní svítlna). Následně přehrát software v samotném stavědle, vše postupně přepnout a vyzkoušet. Na RBC Praha se přehraje SW v řídicím sále a ve cvičném sále a poté bude nutné vyzkoušení celého SW pro RBC15. Po vyzkoušení bude tímto v uzlu Česká Třebová zaveden výhradní provoz ETCS s benefity.

Současně se v rámci tohoto posledního roku provedou závěrečná třetí podbití svršku úseků, dokončovaných a uváděných do provozu v roce 2029.

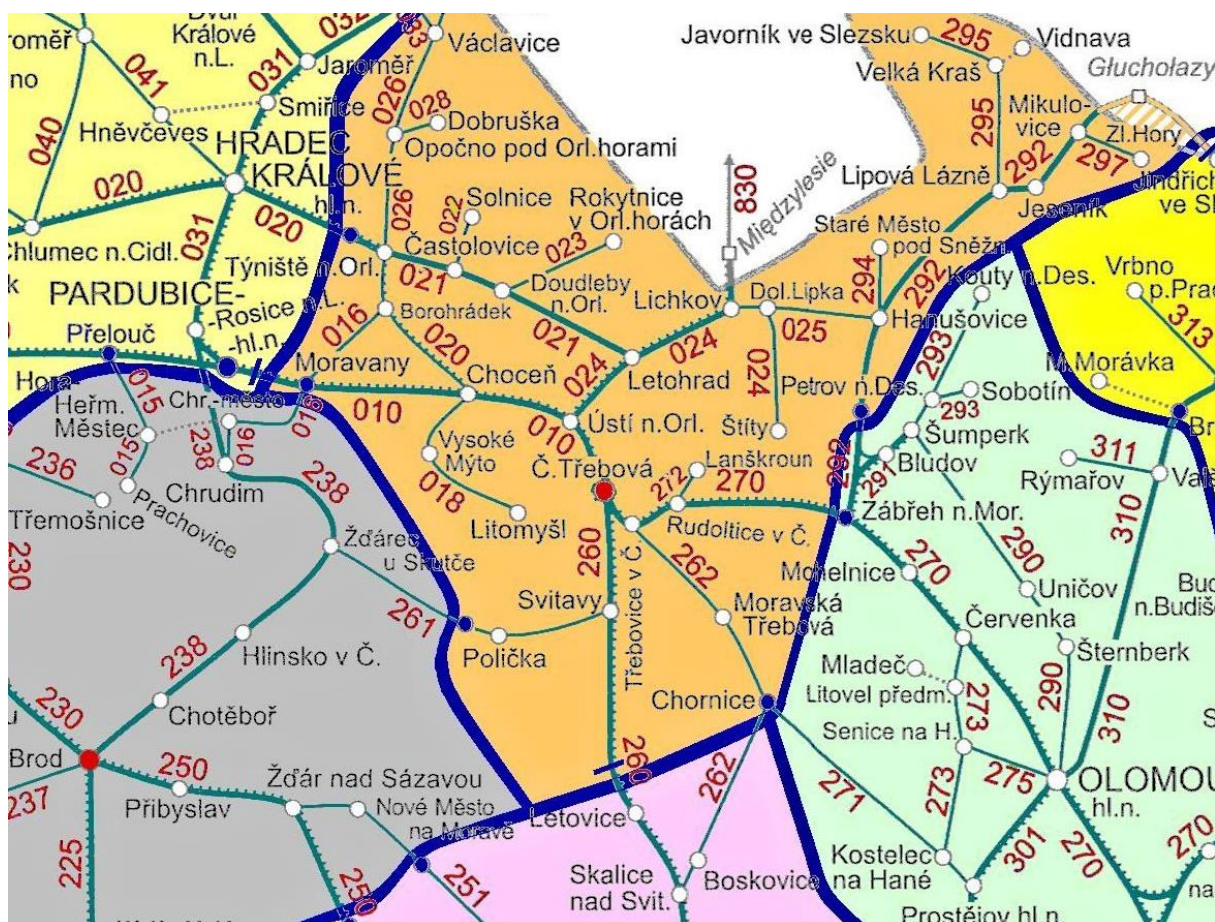
h) Popis jednotlivých stavebních postupů.

Viz předchozí kapitola g)

i) Zásady požární bezpečnostního řešení.

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 HZS SŽ - JPO Česká Třebová v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Výřez z mapy zásahových obvodů JPO HZS SŽ 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 HZS SŽ - JPO Česká Třebová provozního dispečera pro řízení provozu Centrálního dispečerského pracoviště, který řídí provoz v předmětných traťových úsecích
- zastavit práce, vypnout motory strojů
- neužívat otevřený oheň, elektrické spotřebiče a jiné iniciační zdroje (zejména mobilní telefony, radiostanice, fotoaparáty) v místě vzniku výbušné atmosféry (nebezpečí zapálení výbušné směsi)
- zabránit přístupu nepovolaným osobám na staveniště s únikem plynu
- vyrozumět uživatele bezprostředně ohrožených – přilehlých nemovitostí o úniku plynu

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

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 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, 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 hasicími přístroji, hydranty, ohraničit únikové cesty, být nápomocen členům požární hlídky). Dle svých schopností a možností poskytnout pomoc při evakuaci a poskytnout jinou pomoc při hasební 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 SŽ 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.

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

- Při provádění a následném užívání 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 musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., 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 o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

j) Popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.).

Podrobné technické řešení provizorních stavů je součástí dokumentace příslušných objektů a v odpovídající míře respektuje požadavky na rozsah a obsah příloh dokumentace těchto objektů.

k) Popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení.

Viz přílohy dopravní technologie B.4.1 a B.4.2 a kapitola G

l) Popis objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší odsouhlasených PČR, průchody pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO).

Viz kapitola G a samostatná příloha B.8.1.1

m) Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby.

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) Požadavky na výluky veřejné dopravy.

Viz kapitola g) a samostatná příloha B.8.1.1

o) Maximální produkováná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace.

Viz. samostatná příloha této projektové dokumentace:
B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí

p) 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 (viz tabulka níže). 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.

**Případné skřívky ornice se budou provádět mimo období hnízdění polních druhů ptáků (tj. mimo termín od 10. února do 15. srpna),
tj. 16.8.– 9.2. a 16.8.– 9.2.**

Přehled firem zabývajících se recyklací a likvidací odpadů

V tabulce je uveden přehled firem, které se zabývají zpracováním, přepravou nebo likvidací různých druhů odpadů v regionu stavby. Tato nabídka je určena jako přehled a je pouze orientační, neboť není v kompetenci projektanta dojednávat hospodářské vztahy. Poloha

a vzdálenost zařízení pro likvidaci odpadů slouží pouze pro účely územního a stavebního řízení, uvedené skládky nejsou podkladem pro výběrové řízení.

Seznam skládek

firma	adresa	provozovna	typ zařízení	vzdálenost od stavby
TSR Czech Republic s.r.o.	Sokolovská 192/79, Praha, 18600	Semanínská 1950, Česká Třebová	Sběr a výkup odpadů, výkup kovů	5 km
Recycling - kovové odpady a.s.	Herrmannova 561, Chotěboř, 58301	Lázeňská ul., Ústí nad Orlicí, 56201	Sběr a výkup odpadů, výkup kovů	12 km
TRAMON s.r.o.	Smetanovo náměstí 23, Litomyšl, 57001	Malinové Dolce, Litomyšl 57001	Recyklační středisko	17 km
EKOLA České Libchavy s.r.o.	Marius Pedersen a.s. Průběžná 1940/3 500 09 Hradec Králové	České Libchavy 172, České Libchavy, 561 14	Skládka S-OO, Kompostárna, Biodegradační plocha	21 km
skládka S-NO				90 km
Sako Brno Biodegradace	Jedovnická 2, 628 00 Brno	Jedovnická 2, 628 00 Brno,	energetické využití, spalovna	95 km
výkup, přebírá SŽ				30 km

„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:

Nakládání s odpady je řízeno především **zákonem č. 541/2020 Sb.**, o odpadech, (dále jen "zákon") v pozdějším znění. Dle tohoto zákona je odpadem každá movitá věc, které se vlastník zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit.

Provádění ustanovení tohoto zákona upravují následující vyhlášky, nařízení vlády a metodické pokyny:

č. 8/2021 Sb. Vyhláška o Katalogu odpadů

č. 273/2021 Sb. Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady

č. 394/2006 Sb. Vyhláška, kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací.

Původcem odpadu je zhotovitel stavby.

q) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.

Ochrana okolí staveniště.

Staveniště bude v urbanizovaných územích oploceno a v extravilánových plochách stavenišť a dopravních tras ohrazeno proti vstupu cizích osob. Případný pěší provoz v železničních dopravních se odkloní na vyznačené obchozí trasy ochráněné protiprachovým a bezpečným oplocením od stavebních jam.

Pohyb pracovníků SŽ a ČD staveništěm:

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 Nepovoleným 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.
- 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:

- Výkonná výsuvná dieselová souprava:



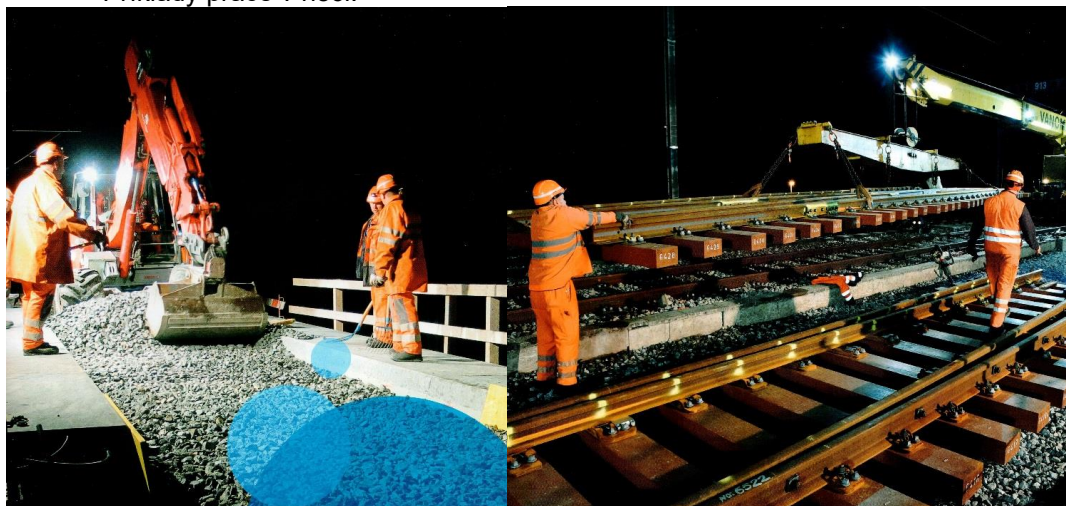


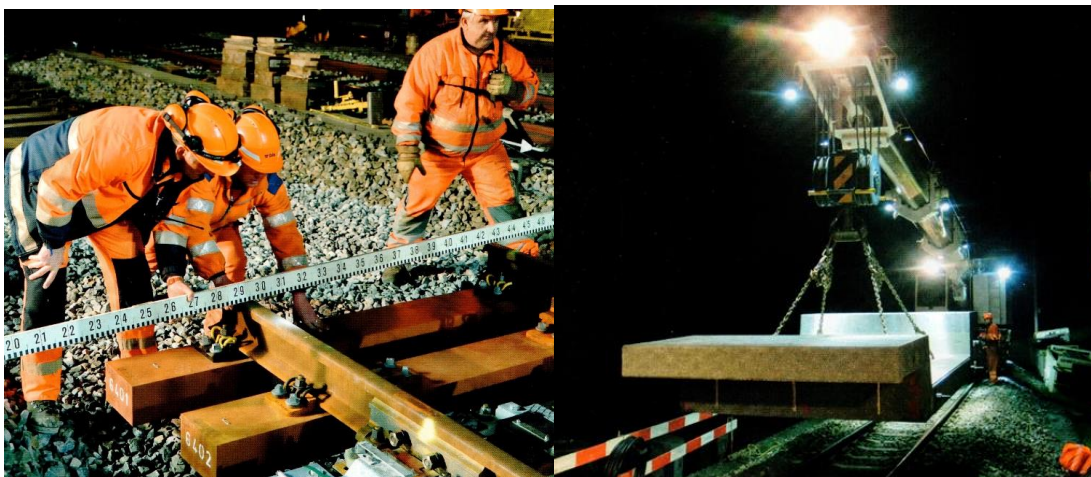
Zimní technologická přestávka se uvažuje v délce jednoho měsíce.

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 plánech BOZP na staveništi. 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).

Příklady práce v noci:

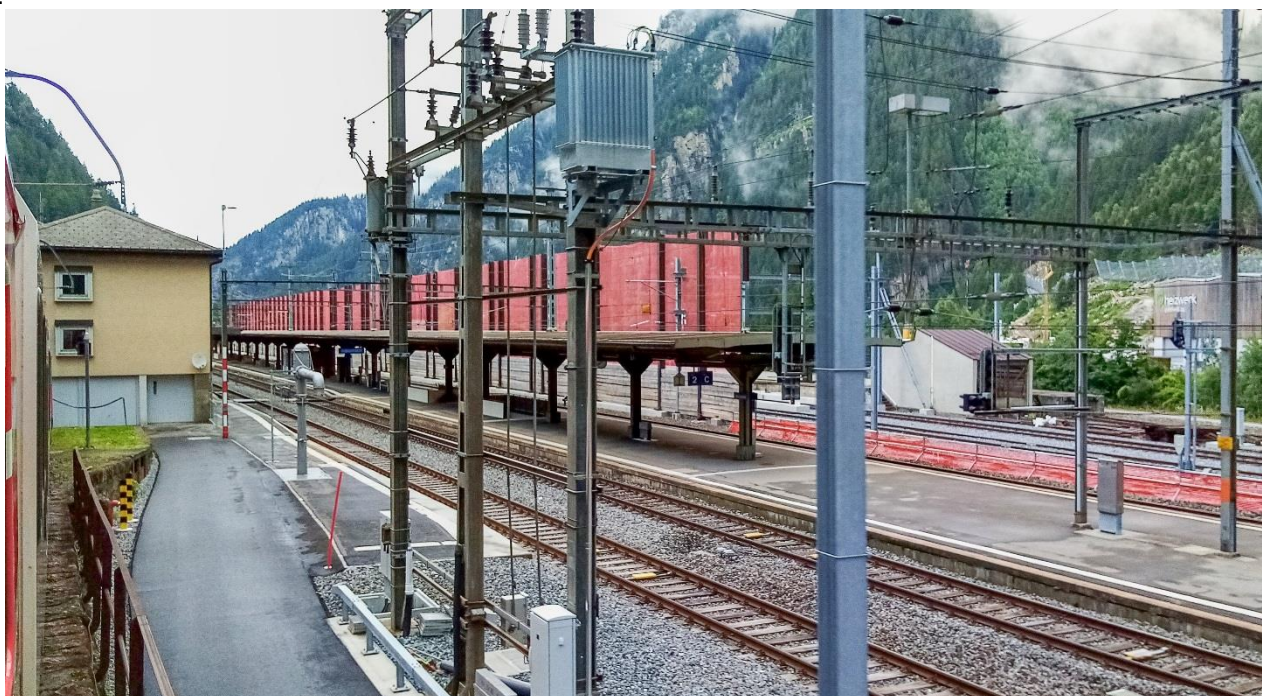




Práce a činnosti na stavbě s ohledem na bezpečnost a zdraví veřejnosti:

Staveniště se nachází často v exponovaných urbanizovaných částech měst a obcí se silným provozem cestujících a veřejnosti. Staveniště zde bude muset být velmi dobře oploceno a odstíněno.

Příklady:

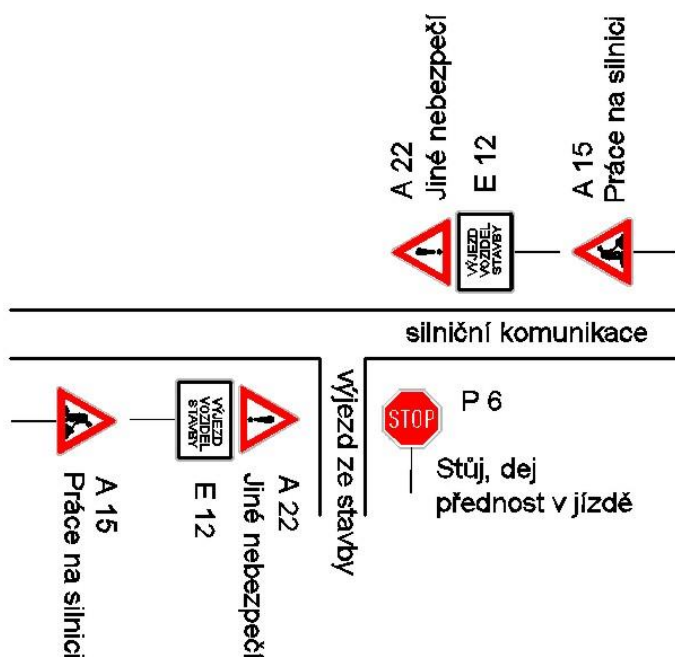




I v okrajových částech staveniště nesmí chybět oplocení:



Výjezdy ze staveniště na veřejné komunikace budou opatřeny dopravním značením viz obr.:



dopravní značení u výjezdů ze stavby

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, nákolníky, 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 stavenišť, 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.

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 výše v kapitole h).

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 SŽ Bp1. Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají patřičná oprávnění a proškolení. Svářeči státní svářečskou zkoušku, řidiči a strojníci mechanismů příslušná oprávnění, totéž strojníci posunujících lokomotiv, strojníci kolejových jeřábů a mechanismů.

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.

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

- SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
- SŽ D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace
- SŽ D6 Předpis pro tvorbu a zpracování technologických pomůcek ke grafikonu vlakové dopravy
- SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu
- SŽ D7-2 Organizování výlukových činností
- **SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí**
- **SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizace“, dále předpisem SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“**
- SŽ (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽ (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽ (ČD) Z 11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
- **SŽ S8 Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel**

- **SŽ S3 „Železniční svršek“**
- **SŽ S4 „Železniční spodek“**
- **SŽ Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“**
- SŽ 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.
- SŽ T1 Telefonní provoz
- SŽ T7 Rádiový provoz
- **SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.**
- SŽ T113 Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení“.
- SŽ T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽ SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- **SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách**
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽ Směrnice SM108 o postupu při užívání kamerových systémů
- SŽ PO-01/2019-GŘ Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“
- SŽ S5 Správa mostních objektů
- **SŽ SM100 Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách**
- **SŽ SM103 Řešení ekologických škodných událostí**
- SŽ E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek
- SŽ E3 „Předpis pro trakční napájecí a spínací stanice“
- SŽ E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie
- SŽ E6 „Předpis pro činnost elektrodispečinků“;
- SŽ E8 „Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení“
- SŽ E10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení
- SŽ E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽ
- Předpis SŽ (ČSD) T123 Údržba reléových zabezpečovacích zařízení
- **SŽ Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“**
- **služební rukověť SŽ SR70 „Číselník železničních stanic a dopravně významných míst“**
- TNŽ_34_3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- *Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (MŽP Praha, srpen 2018)*
- *Metodický návod pro řízení vzniku odpadů s obsahem azbestu při provádění a odstraňování staveb a pro nakládání s nimi /MŽP Praha, 2018/.*

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákolníky, 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.

r) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Viz následující kapitola s)

s) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Cílem zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci předmětné stavby je stanovit a koordinovat základní podmínky k zajištění bezpečnosti práce a požární ochrany.

Základním předpokladem pro dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je, že práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

Jelikož se jedná se o stavbu s významným podílem prací spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb a pracích na elektrickém zařízení představuje tato stavba zejména následující činnosti spojené s potencionálními riziky ohrožení zdraví z hlediska posouzení o přijetí Plánu BOZP:

- rizika práce s elektrickými zařízeními
- rizika práce na elektrickém zařízení
- rizika při vykonávání zemních prací, při výkopech základových konstrukcí a inženýrských sítí
- rizika práce železářské, betonářské
- rizika práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb
- rizika při vykonávání svářečských prací
- rizika práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení
- rizika práce v kolejišti
- rizika vznikající při práci s mechanizací
- a další

Na základě zhodnocení BOZP při přípravě a při výstavbě budou prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5;

- odst. 6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.
- odst. 11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných, určených pro trvalé zabudování do staveb.

V bezprostřední blízkosti u vchodu na staveniště 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:

- 150 Hasičský záchranný sbor
- 155 Zdravotnická záchranná služba
- 158 Policie ČR
- 156 Obecní (městská) policie
- 112 Jednotné evropské číslo tísňového volání

Dále zde bude vyvěšeno oznámení o zahájení prací zaslané oblastnímu inspektorátu práce, a tabule „Stavba povolena“ ze stavebního povolení.

Při realizaci bude na stavbě z praktického pohledu 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 SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizace“, dále předpisem SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“ a musí důsledně dodržovat veškerá ustanovení tohoto předpisu. Na staveništi při práci musí být všichni pracovníci vybaveni potřebnými osobními ochrannými prostředky s reflexními prvky, zejména reflexními vestami. U každé pracovní skupiny musí být vždy vyčleněn jeden pracovník jako bezpečnostní hlídka, který neustále kontroluje, zda se nepřibližuje železniční kolejová technika k místu pracoviště. Bezpečnostní hlídka je vybavena dvouhlasou trubkou, na jejíž signál musí všichni pracovníci opustit pracovní místo a odejít do bezpečného prostoru, se kterým musí být seznámeni ještě před zahájením práce. V obvodu železniční stanice jsou pracovníci rovněž varováni staničním rozhlasem, případně radiopojítky. V případě prací v blízkosti trakčního vedení je nutné toto vedení vypnout a pořídít o tom záznam do stavebního deníku. Práce není možné provádět bez platného Rozkazu o výluce (ROV).
- 2) Dalšími riziky na této stavbě jsou ohrožení technikou a stroji, při jejich nakládání, vykládání i pracovní činnosti, ohrožení padajícími, nebo vymrštěnými předměty nebo materiály při práci těchto mechanismů.
- 3) Pracovníci na této stavbě se pohybují v nerovném terénu, mohou být ohroženi pádem, zřícením, nebo uklouznutím na nerovném povrchu.
- 4) Dalším rizikem je riziko elektrické – možný kontakt s elektrickými kabely, nebo elektrickým zařízením
- 5) Riziko tepelné – při svařování ocelových prvků železničního svršku, práci se živici
- 6) Riziko prašnosti jemných částeczek materiálů – na celé stavbě. K tomuto patří i riziko styku s materiály s nebezpečnými vlastnostmi, např. s azbestem (azbestocementové trubky a tepelně izolační materiály odstraňované během odbourání komínových těles, izolační materiály v prostoru elektrických rozvodů, opláštění vzduchotechnických rozvodů, desky pro zvýšení protipožární odolnosti, apod.) a dalšími nebezpečnými odpady (asfaltové směsi obsahují dehet, dehtokorek, PCB, apod.)
- 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.

t) Odvodnění staveniště.

Stavenišťem je v případě stavby: „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“ ucelený soubor traťových úseků a svazků kolejišť železničního uzlu Česká Třebová.

Prostor kolejiště dopraven, traťových úseků, stavebních objektů mostů, železničního tělesa, komunikací, pozemních objektů, bude odvodněn v urbanizovaném prostoru stávajícím odvodněním, které bude funkční do doby obnovy jeho jednotlivých částí, nebo v extravilánových úsecích bude probíhat výstavba nových objektů odvodňovacích systémů směrem od recipientu k nejvyšším bodům odvodnění tak, aby celý prostor staveniště byl během stavby stále odvodněn. V případě výkopů základů trakčních sloupů, šachet, kabelovodů, apod. budou tyto výkopy v případě potřeby odčerpávány lokálními čerpadly do příkopů a dále do recipientu. Rovněž všechny plochy zařízení staveniště a skládkové plochy budou takto odvodněny.

u) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.

V železničním uzlu Česká Třebová, a to v objektech SŽ, případně ČD v celém rozsahu stavenišť jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace, elektrické energie a telefonu. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a objednatele 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 stavenišť 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 elektrické energie rovněž se Střediskem správy železniční energetiky České Budějovice.

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

Pro speciální práce profesí sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou pro liniové stavby zavedeny a mají své trvalé technické zázemí.

v) Řešení sociálních a sanitárních zařízení.

Sociální náležitosti

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

w) Zařízení stavenišť s vyznačením vjezdu (schematicky).

Pro úspěšnou realizaci stavby byly vytipovány vhodné plochy pro umístění různých druhů areálů zařízení stavenišť. Tyto navržené plochy budou sloužit zhotoviteli jako zázemí jak sociální, kancelářské, strojní, materiálové, tak také jako mezisklárky zeminy a ornice, které budou pro realizaci potřebné.

Tyto plochy zařízení stavenišť jsou ve své převážné většině umístěny mimo trvalý zábor stavebními objekty a provozními soubory, zařazenými do stavby. Výjimky tvoří plochy ve stísněných prostorách, které svou funkci budou plnit dočasně, než zde budou vybudovány např. definitivní zpevněné plochy, nebo jiné PS, SO. Rovněž tak některé plochy se svým zřízením budou muset počkat na urovnání terénu, kácení, nebo případné demolice. Přes některé plochy jsou vedeny některé kabelové liniové objekty, které budou realizovány v průběhu stavby v krátkém časovém rozsahu, a proto zhotovitel přizpůsobí využívání těchto částí ploch pro skládkování tak, aby realizaci těchto SO umožnil. Plochy ZS budou v průběhu času výstavby proměňovány co do způsobu a intenzity jejich využití podle potřeb výstavby.

Pokud jsou na některých plochách ZS stávající vzrostlé stromy, je nutné na začátku stavby zajistit jejich ochranu dostatečně pevným a odolným bedněním proti jejich poškození. Technický stav tohoto

bednění bude kontrolován a bednění bude po případném poškození opravováno.



Zhotovitel se rozhodne na začátku vlastní realizace, které plochy a v jakém rozsahu využije. Plochy, s kancelářským, sociálním zázemím a dočasným odstavováním vozidel a techniky zhotovitel oplotí.

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění stavby bude předmětem konkurzního řízení, nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení a to v prostoru stavby **"Modernizace železničního uzlu Česká Třebová"** na plochách navržených v této PD. Umístění vedení stavby se předpokládá ve služebních prostorách v železniční stanici Česká Třebová. Technické i sociální vybavení areálu zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

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

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

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

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

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

Kriteriem pro výběr 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 Otrokovicích a ve Zlíně. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení.

Zřízení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních a přístupových komunikací je navrženo provádět před započítím konkrétních modernizačních prací ve stanici.

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

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

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

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a v dalších stávajících ochranných pásmech inženýrských sítí a pozemních komunikací. Před zahájením stavby budou veškeré stávající inženýrské sítě vytýčeny a během stavby budou chráněny v celém obvodu staveniště, na plochách ZS a komunikacích, vhodným a se správcem sítě dohodnutým technickým opatřením (zapanelování, obednění, informační tabule o podjíždění vzdušného vedení s uvedením ochranného pásma, instalace varovných desek se šikmým žlutočerným vzorem v podjezdové výšce pod vzdušným vedením, ochranné sítě, tabule „trasa inženýrských sítí“, závory, zábrany apod. viz ilustrační obr.)



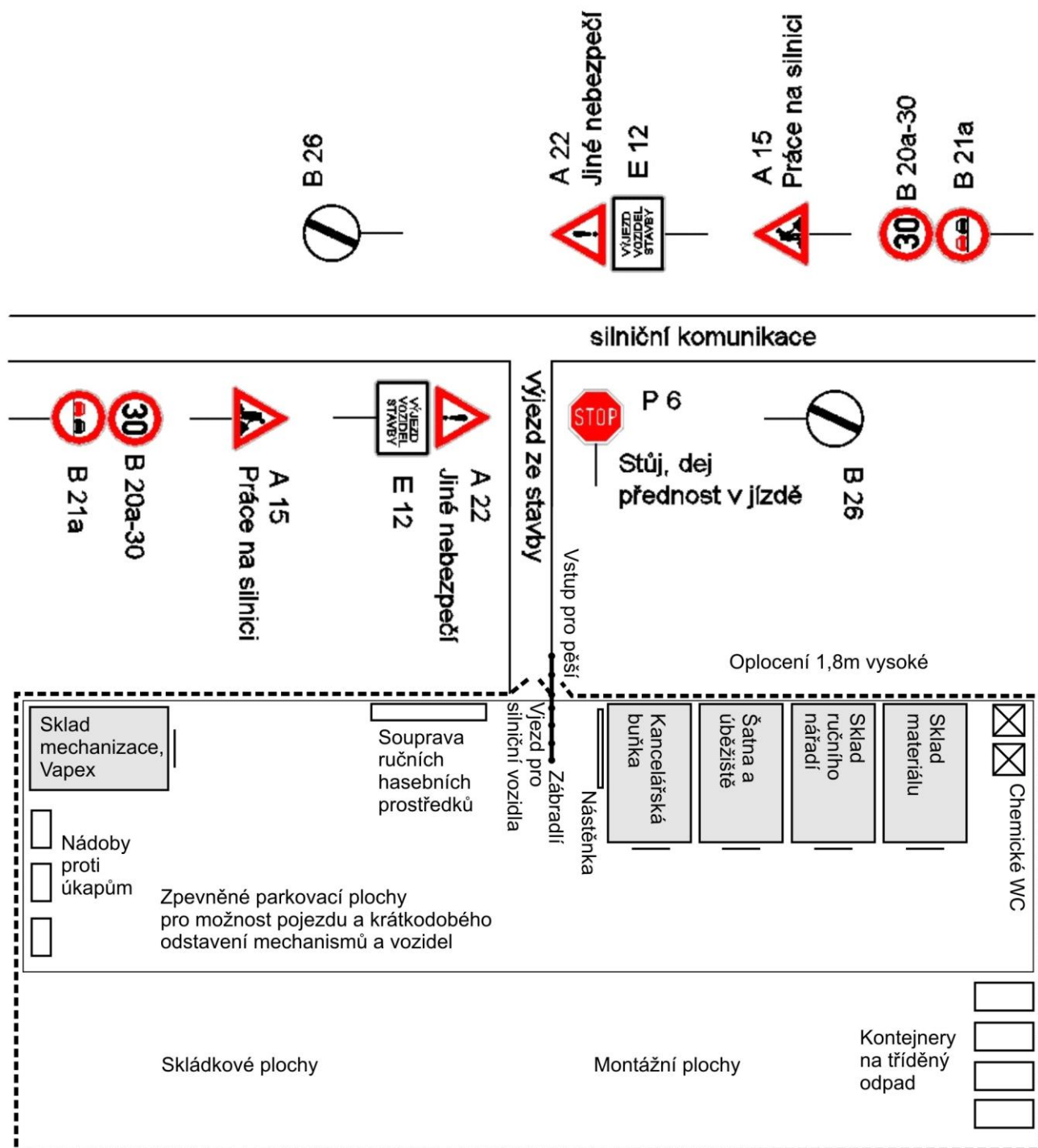
V průběhu stavby musí být zajištěna bezpečnost osob pohybujících se v okolí stavby. Stavba musí být řádně označena informační tabulí s uvedením investora, zhotovitele, jména a kontaktu na stavbyvedoucího a s uvedením dalších informací.

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

Vzor nástěnky:



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):



Kromě vytipovaných ploch zařízení staveniště budou v blízkosti upravovaných mostních objektů krátkodobě zřizovány plochy pro složení materiálu a odstavení techniky, potřebných pro stavební práce na spodních a nosných konstrukcích mostů a propustků.

Ke stanici recyklace šterkového lože:

Obecně platí, že orgány životního prostředí a hygieny nemají výhrady, pokud jsou základny min. 200 m od obytné zástavby. Toto navržená plocha na ploše bývalého kolejíště Rn skupiny v rámci ZS km 245,8 splňuje.

Recyklační linka se skládá z předtřídícího stroje, rotačního drtiče a síťového stroje. Stroje jsou napájeny z vlastního dieselagregátu, plnění stroje je prováděno kolovým nakladačem. Při provozu je podle potřeby možné skrácení podávaného materiálu vodou. Výkon stroje se pohybuje od 80 – 150 t/h

podle druhu zpracovávaného materiálu. Předtřídící stroj zbavuje vytěžený štěrk nežádoucích příměsí jako je zemina, patníky, balvany, malé stromky, drny, kování z pražců, části pražců. Drtiče jsou buď odrazové, nebo kuželové. Hmotnost strojů je cca 40 t, při přepravě mají výšku cca 4 – 4,05 m. Potřebná plocha pro recyklační linku je cca 900 m², což pro tuto plochu vyhovuje.

Předpokládá se, že z 50 % budou využity pouze frakce 32 - 63 mm do štěrkového lože, ze 30% bude frakce 32 - 8 mm použita jako štěrkodrt' do podkladních vrstev zapuštěného kolejového lože (před znovupoužitím bude provedena nová analýza na obsah NEL v sušině) a 20% ze zpracovávaného štěrkového lože - jemná frakce 0 - 8 mm bude od třídiče odvezena ke zneškodnění - do násypů, ke zpevnění cest apod. Plocha ve směru k budovám bude odstíněna dostatečným oplocením proti hluku a prachu.

Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší tuhými znečišťujícími látkami během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby byla důsledně dodržována následující opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel:

1. Použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžicího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována. Zkrápění bude v provozu vždy, kromě deštivého počasí a teplot klesajících pod 3°C.
2. Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.
3. Maximální výkon recyklační linky bude 100 t/hod, po dobu max. 10 hodin za den.
4. Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – viz níže.
5. Recyklační základna bude provozována pouze za dobrých rozptylových podmínek (ne za inverzního počasí).
6. Recyklovaný materiál (mezideponie) a zařízení staveniště budou pravidelně kropeny. V případě delšího uložení a nevyužívání mezideponie (déle než dva týdny), bude mezideponie zakrytována, případně zatravněna.
7. Zařízení staveniště bude pravidelně skrápěno a uklíženo, pravidelně čistěny budou rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a technika přepravující stavební materiál. Pravidelně kropena bude rovněž mezideponie skladovaného zrecyklovaného materiálu a materiálu určeného k recyklaci.
8. Areál recyklační základny bude odstíněn od okolí protihlukovým a protiprachovým oplocením.



Popis ploch zařízení staveniště:

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

Plocha vhodná pro stanici recyklace štěrkového lože je plocha ZS km 245,8 na rušeném kolejišti Rn skupiny cca u vlečky CZ LOKO, kde na začátku stavby bude možný návoz i po koleji.

Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší tuhými znečišťujícími látkami během realizace stavebních prací a provozu recyklačních zařízení je třeba, aby byla důsledně dodržována následující opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel:

Použitá recyklační zařízení budou v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována. Zkrápění bude v provozu vždy, kromě deštivého počasí a teplot klesajících pod 3°C.

Zařízení recyklačních zařízení bude zakrytováno (všechny kroky recyklace, včetně dopravních cest).

Doba provozu recyklačních zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.

Maximální výkon recyklačních zařízení bude 150 t/hod, po dobu max. 10 hodin za den.

Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – viz níže.

Recyklační zařízení budou provozována pouze za dobrých rozptylových podmínek (ne za inverzního počasí).

Recyklovaný materiál (mezideponie) a zařízení stavenišť budou pravidelně kropeny. V případě delšího uložení a nevyužívání mezideponie (déle než dva týdny), bude mezideponie zakrytována, případně zatravněna.

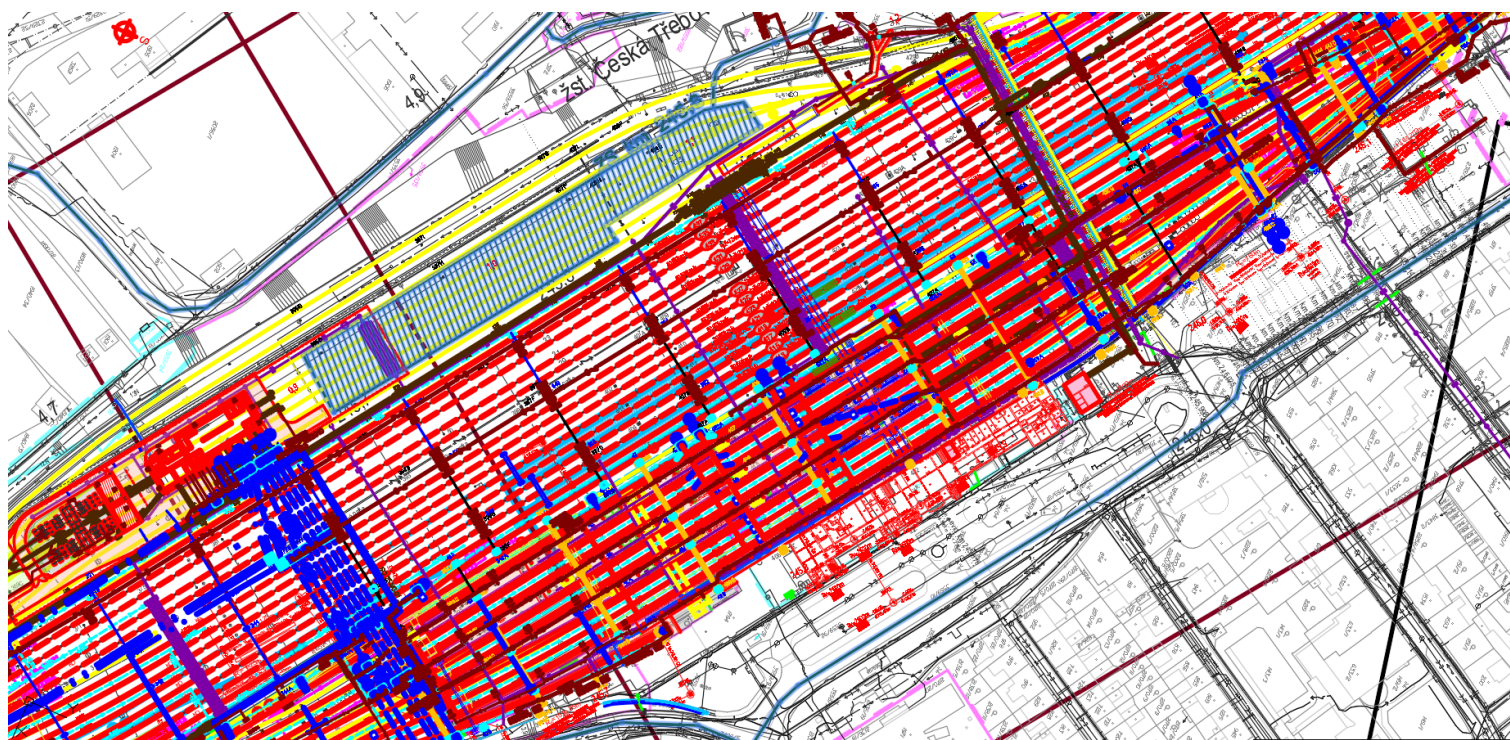
Zařízení stavenišť bude pravidelně skrápěno a uklíženo, pravidelně čištěny budou rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a technika přepravující stavební materiál. Pravidelně kropena bude rovněž mezideponie skladovaného zrecyklovaného materiálu a materiálu určeného k recyklaci.

Pojezdová rychlost bude v areálu recyklačních zařízení a na stavbě (po provizorních komunikacích) omezena na 10 km/h.

Recyklační zařízení budou v rámci daných lokalit umístěny tak, aby byly v co největší vzdálenosti od obytné zástavby (viz obr. 2 a 3).

Vzhledem k vysokým příspěvkům v rámci maximálních denních koncentrací PM10 doporučujeme zvážit možnost realizovat opatření v podobě mlžící clony apod. ve směru k nejbližší obytné zástavbě, aby koncentrace emisí PM10 nebyla na takto vysoké úrovni a nedocházelo k zásadnímu ovlivnění pohody a zdraví obyvatelstva, a to zejména v rámci lokality č. 1, kde je recyklační zařízení umístěné naproti budovy vlakové stanice Česká Třebová.

V případě potřeby umístění linky v prostoru proti zástavbě, je nutné instalovat mobilní protihlukové stěny pro období provozu linky mezi linku a kolejiště směrem k zástavbě v délce cca 250 m. Viz obr.:



Další možností umístění recyklační základny je plocha úložiště zemin vpravo u severního zhlaví vjezdové skupiny.

ZS km 249,1

Určení: **Plocha ZS Parník.**

Plocha: 99 + 36 + 36 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 29

Pozemek: SŽ

Dopravní napojení: Po účelové komunikaci ze sídliště Lhotka

Katastrální území: Lhotka u České Třebové [681377]

Č. parcely: 593/1,

výměra 71867 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 249,0

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

Plocha: 395 m²

Charakter plochy: nezpevněná, na části nutná redukce zeleně

LV: 29

Pozemek: SŽ

Dopravní napojení: Po účelové komunikaci z ulice Pod Březinou.

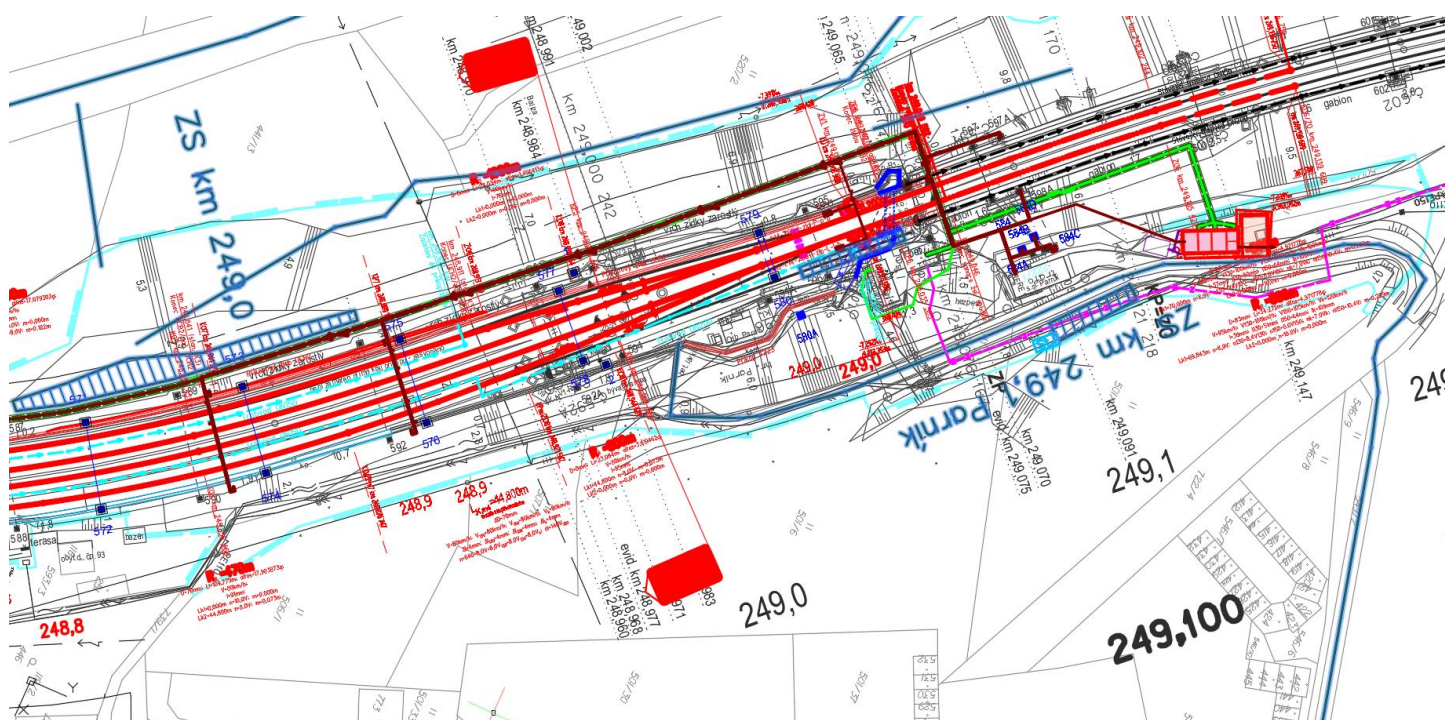
Katastrální území: Lhotka u České Třebové [681377]

Č. parcely: 593/1

výměra 71867 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 248,0

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha: 586 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek: SŽ

Dopravní napojení: Po železničním tělese.

Katastrální území: Parník [621820]

Č. parcely: 817/2

výměra 36572 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 247,9

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha: 129 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek: SŽ

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

Katastrální území: Parník [621820]

Č. parcely: 817/2

výměra 36572 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 247,95

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha: 141 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 10001

Pozemek: SŽ

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

Katastrální území: Parník [621820]

Č. parcely: 678/1

výměra 6620 m²

Druh pozemku: trvalý travní porost



ZS km 247,6

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha: 285 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek: SŽ

Dopravní napojení: Od ulice U stadionu.

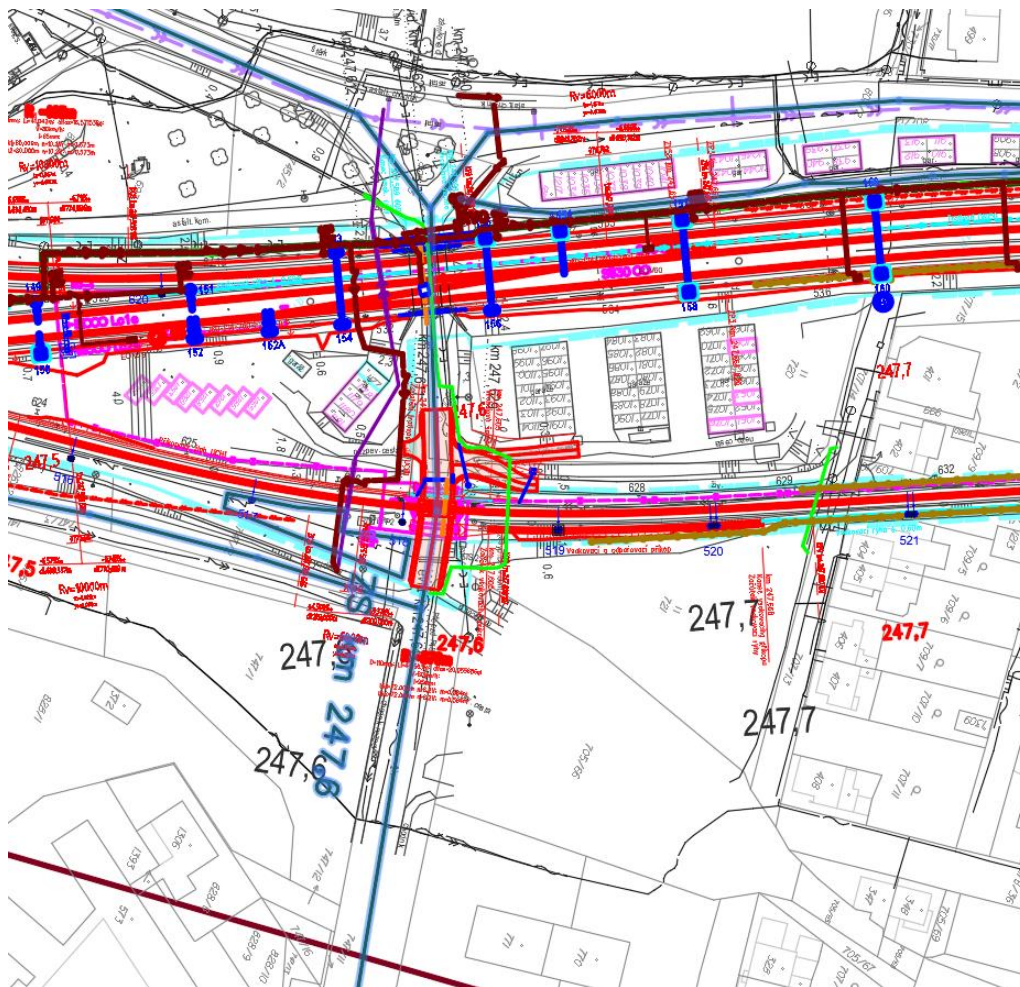
Katastrální území: Parník [621820]

Č. parcely: 817/1

výměra 19953 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 247,5

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha: 136 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek: SŽ

Dopravní napojení: Od ulice U stadionu.

Katastrální území: Parník [621820]

Č. parcely: 817/1

výměra 19953 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 247,4

Určení: **Plocha ZS.**

Plocha: 666 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6016

Pozemek: SŽ

Dopravní napojení: z kolejíště.

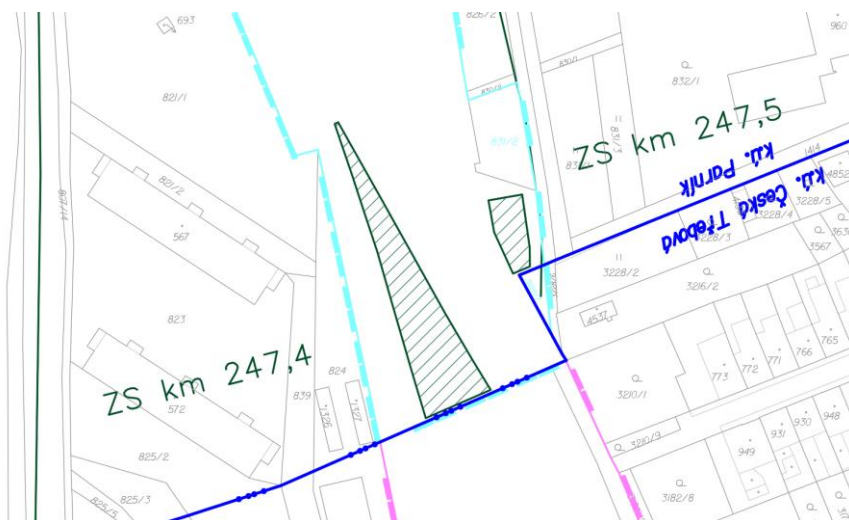
Katastrální území: Parník [621820];

Č. parcely: 817/1

výměra 19953 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 247,2

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

Plocha: 1640 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6311

Pozemek: České dráhy a.s.

Dopravní napojení: z ulice Jiráskovy

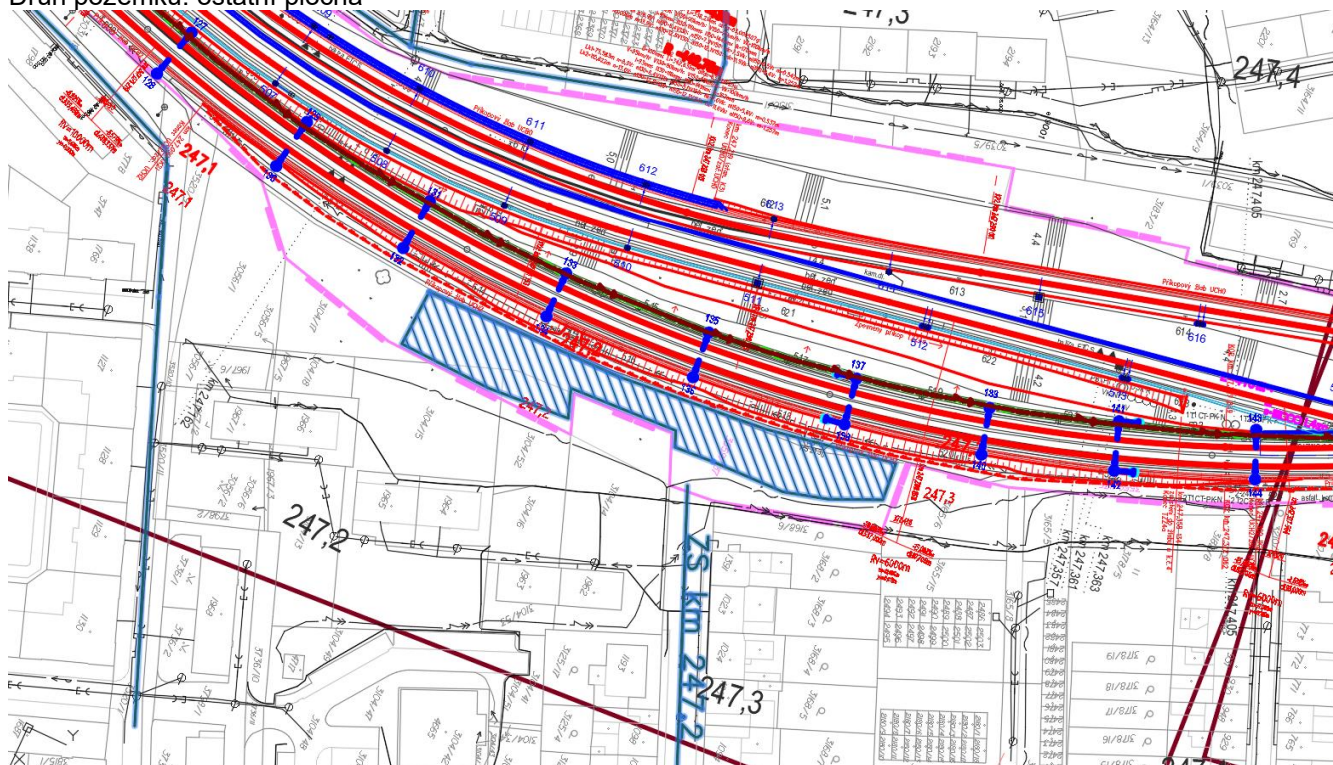
Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 235990 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 246,8

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 900 + 241 m²

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná

LV: 6311

Pozemek: České dráhy a.s.

Dopravní napojení: z ulice Litomyšlské

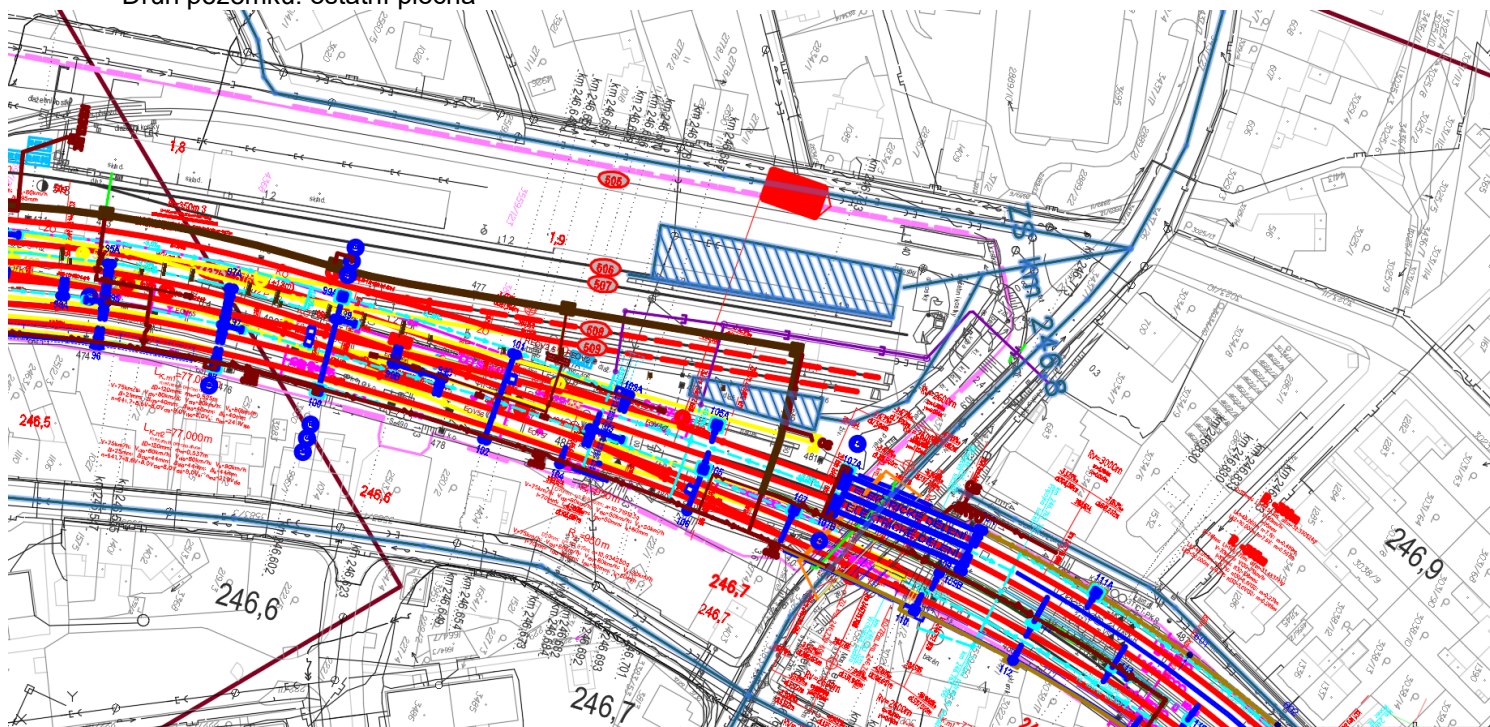
Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 235990 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 246,4

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 190 m²

Charakter plochy: nezpevněná, nutnost redukce zeleně

LV: 6311

Pozemek: České dráhy a.s.

Dopravní napojení: z ulice Litomyšlské

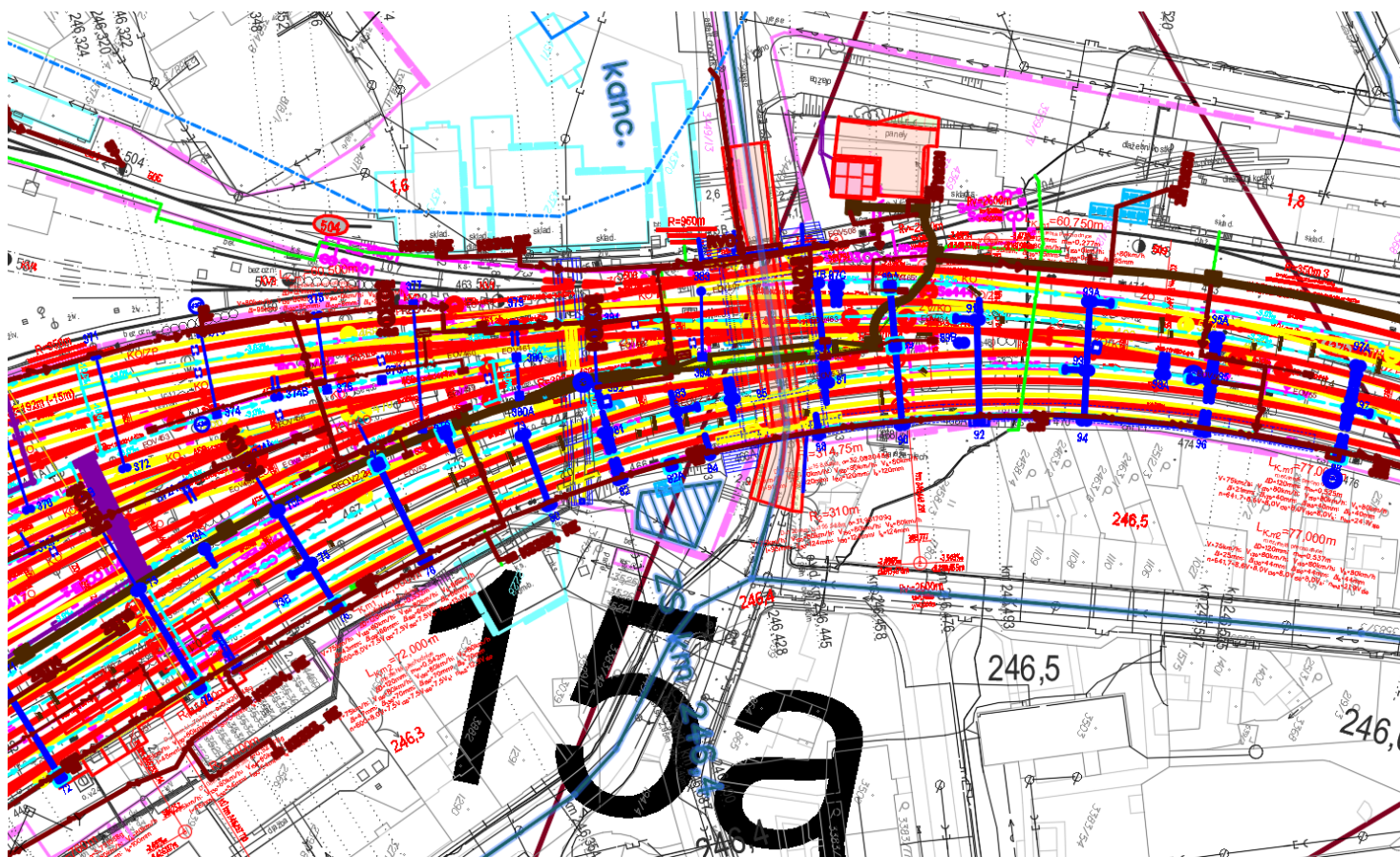
Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 235990 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 245,8

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

Plocha: 5331 m²

Charakter plochy: nezpevněná, kolejiště

LV: 6311

Pozemek: České dráhy a.s.

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

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 235990 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 245,3 západní

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 491 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6311

Pozemek: České dráhy a.s.

Dopravní napojení: z ulice Semanínské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/1

výměra 235990 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 245,3 východní

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 1050 m²

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná

LV: 6311

Pozemek: České dráhy a.s.

Dopravní napojení: z ulice Semanínské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/120

výměra 4349 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 244,8

Určení: **Plocha ZS**

Plocha : 3634 m²

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná, částečně plocha rušeného kolejiště

LV: 6311

Pozemek : České dráhy a.s.

Dopravní napojení : od podjezdu ulic Semanínské a Moravské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/127

výměra 10577 m²

Způsob využití: jiná plocha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 245,0

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 1782 + 3841 m²

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná

LV: 6311

Pozemek: České dráhy a.s.

Dopravní napojení: z areálu žst. Česká Třebová

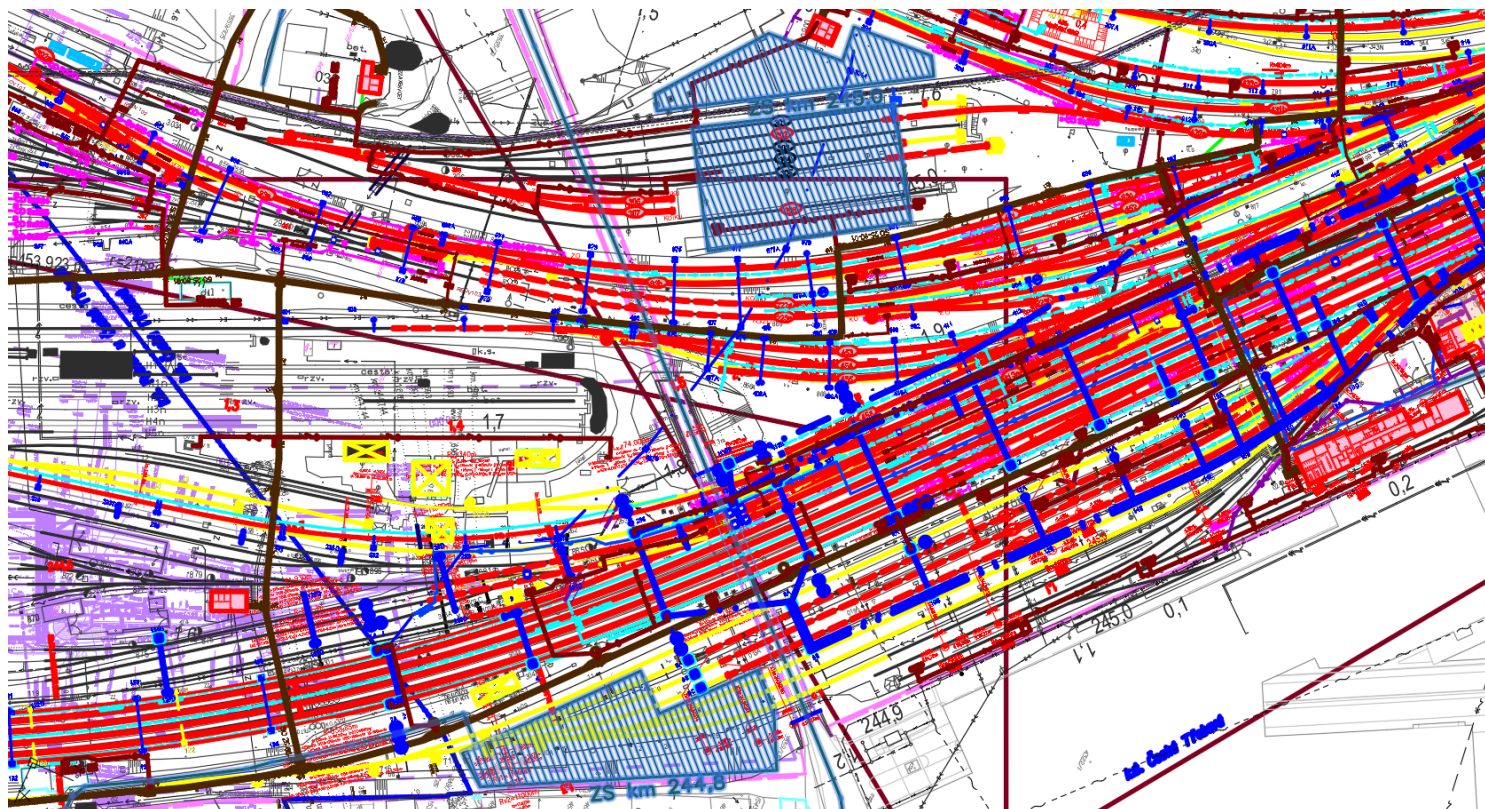
Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/16

výměra 106654 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 245,1

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 1558 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 6311

Pozemek: České dráhy a.s.

Dopravní napojení: z ulice Semanínské

Katastrální území: Česká Třebová [621757]

Č. parcely: 3559/16

výměra 106654 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha





ZS km 243,7

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 367 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 202

Pozemek: SŽ, s.o.

Dopravní napojení: z ulice Semanínské

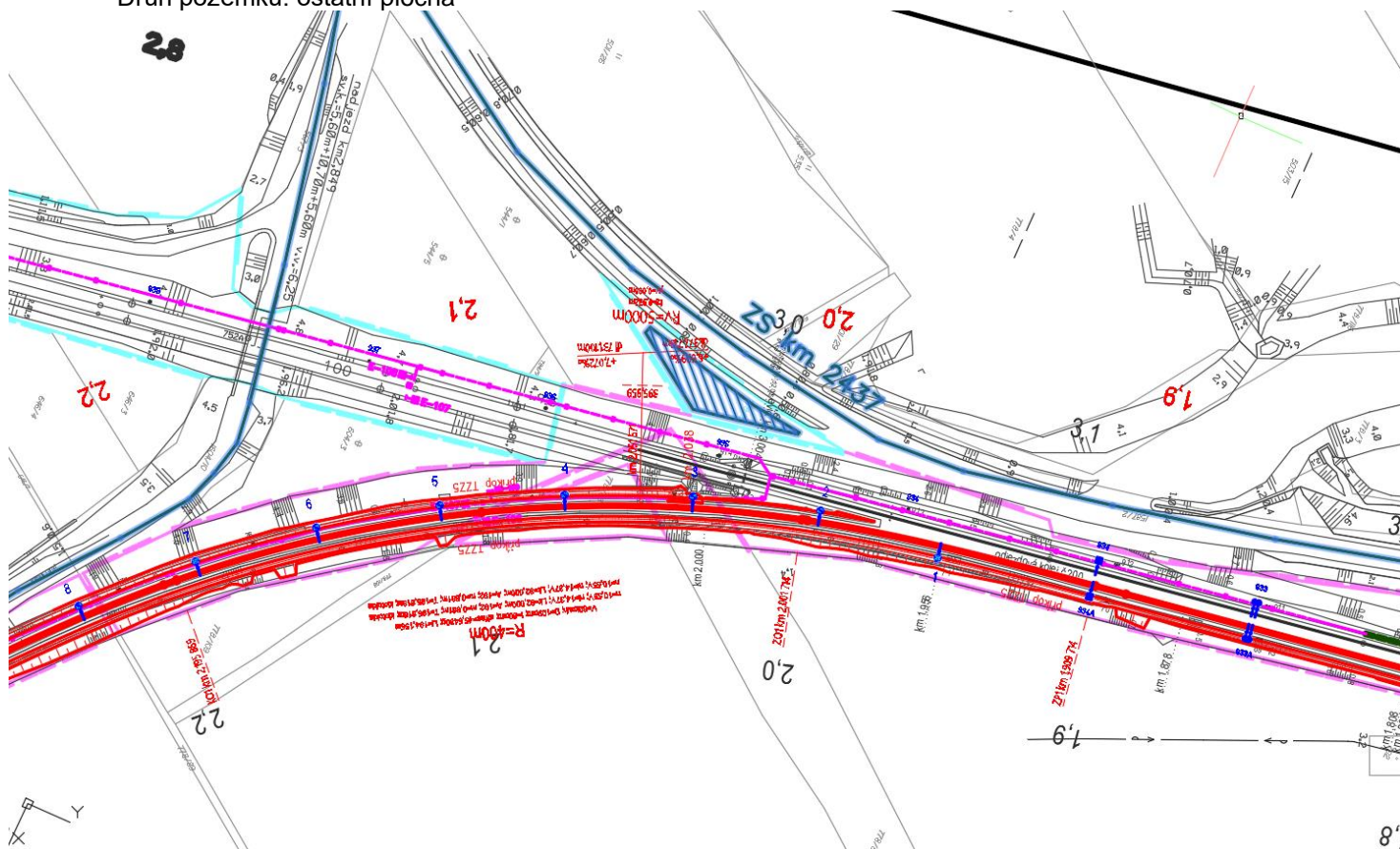
Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/5

výměra 734 m²

Způsob využití: jiná plocha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 243,4

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 4512 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 651

Pozemek: ČD, a.s.

Dopravní napojení: z areálu žst. Česká Třebová

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/131

výměra 238429 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 243,3

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 1450 + 2469 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 651

Pozemek: ČD, a.s.

Dopravní napojení: z areálu žst. Česká Třebová

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/131

výměra 238429 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ÚLOŽIŠTĚ ZEMIN a recyklační základna ŠL

Plocha: 14554 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 651

Pozemek: ČD, a.s.

Dopravní napojení: z areálu žst. Česká Třebová

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/130

výměra 225000 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

SKLÁDKY SYPKÝCH MATERIÁLŮ

Plocha: 13419 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 651

Pozemek: ČD, a.s.

Dopravní napojení: z areálu žst. Česká Třebová

Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/130

výměra 225000 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 243,2

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 2257 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 202

Pozemek: SŽ, s.o.

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

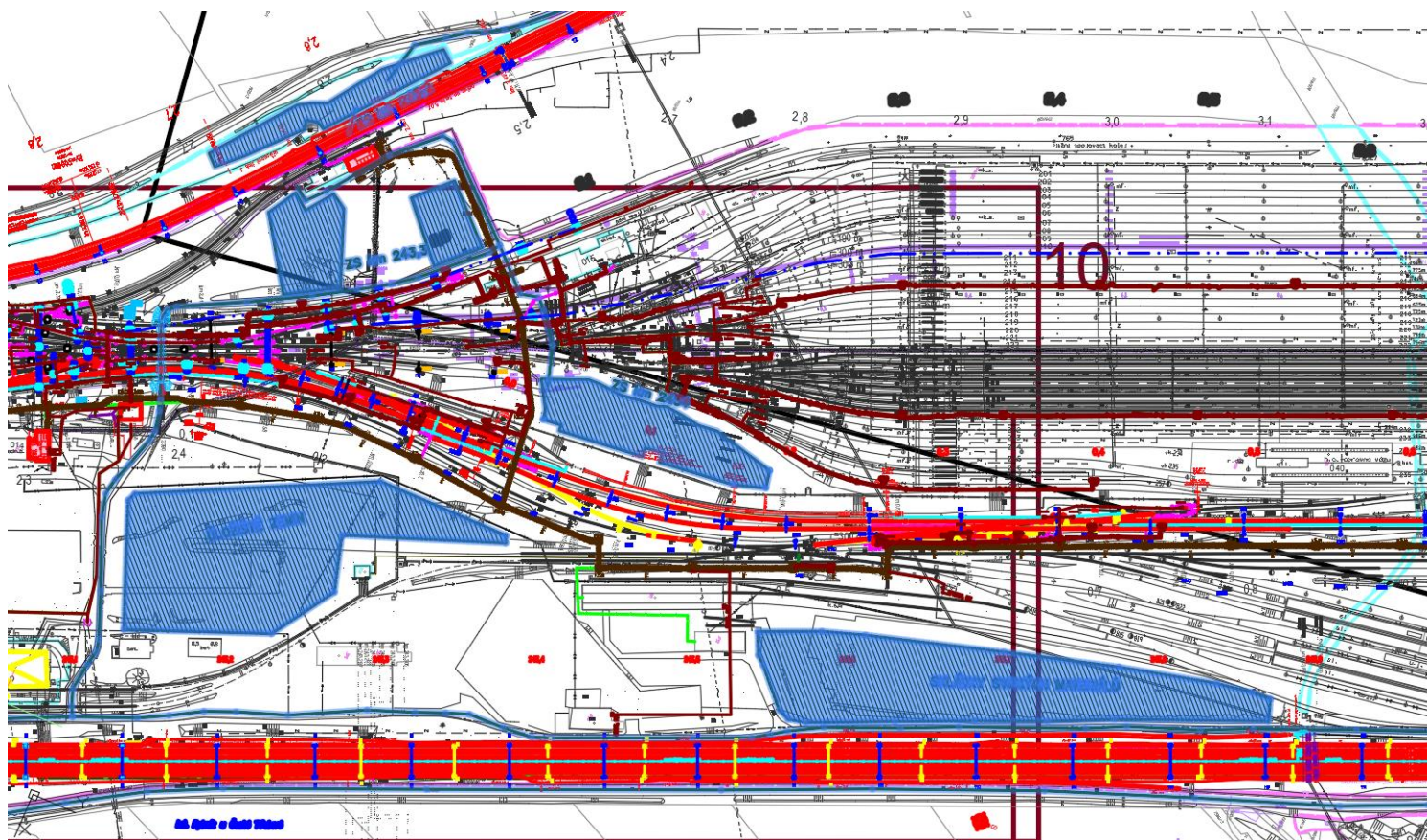
Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 726/2

výměra 5573 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 242,9

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 2820 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 651

Pozemek: ČD, a.s.

Dopravní napojení: ze silnice I/14

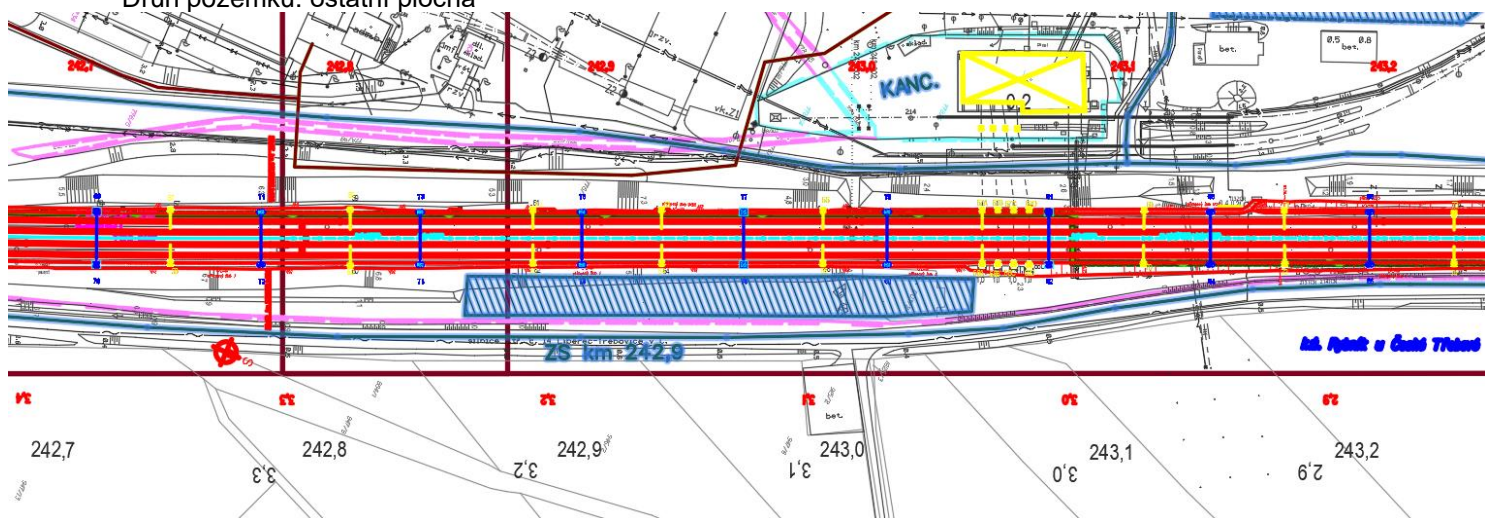
Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/1

výměra 108986 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 242,6

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 4369 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 651

Pozemek: ČD, a.s.

Dopravní napojení: ze silnice I/14

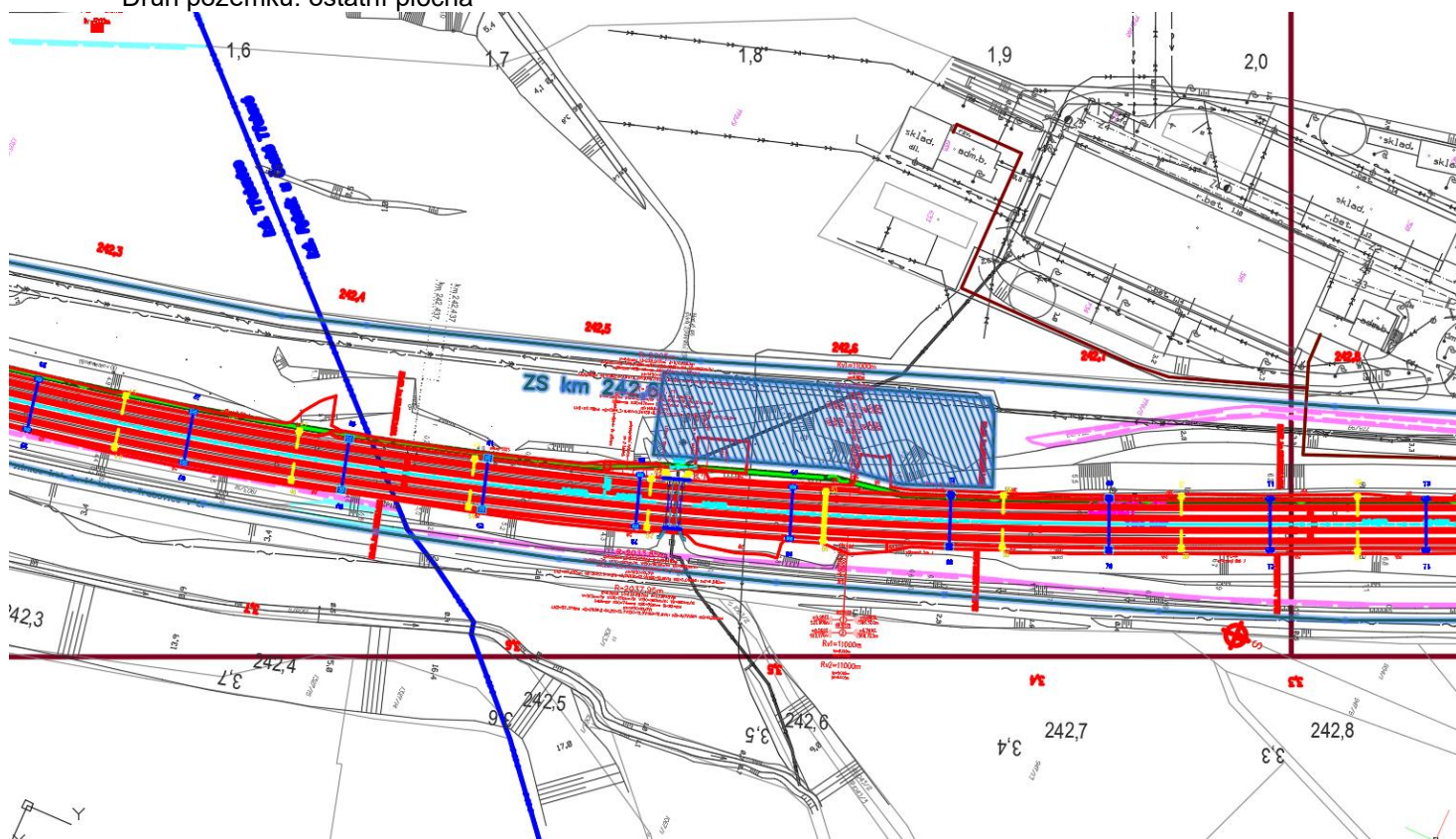
Katastrální území: Rybník u České Třebové [743984]

Č. parcely: 778/1

výměra 108986 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 242,0

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 433 + 302 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 69

Pozemek: SŽ, s.o.

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

Katastrální území: Třebovice [770469]

Č. parcely: 1903/87

výměra 54029 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 241,9 východ

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 654 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 171

Pozemek: ČD, a.s.

Dopravní napojení: z kolejiště

Katastrální území: Třebovice [770469]

Č. parcely: 1903/1

výměra 206305 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

ZS km 241,9 západ

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 102 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 69

Pozemek: SŽ, s.o.

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

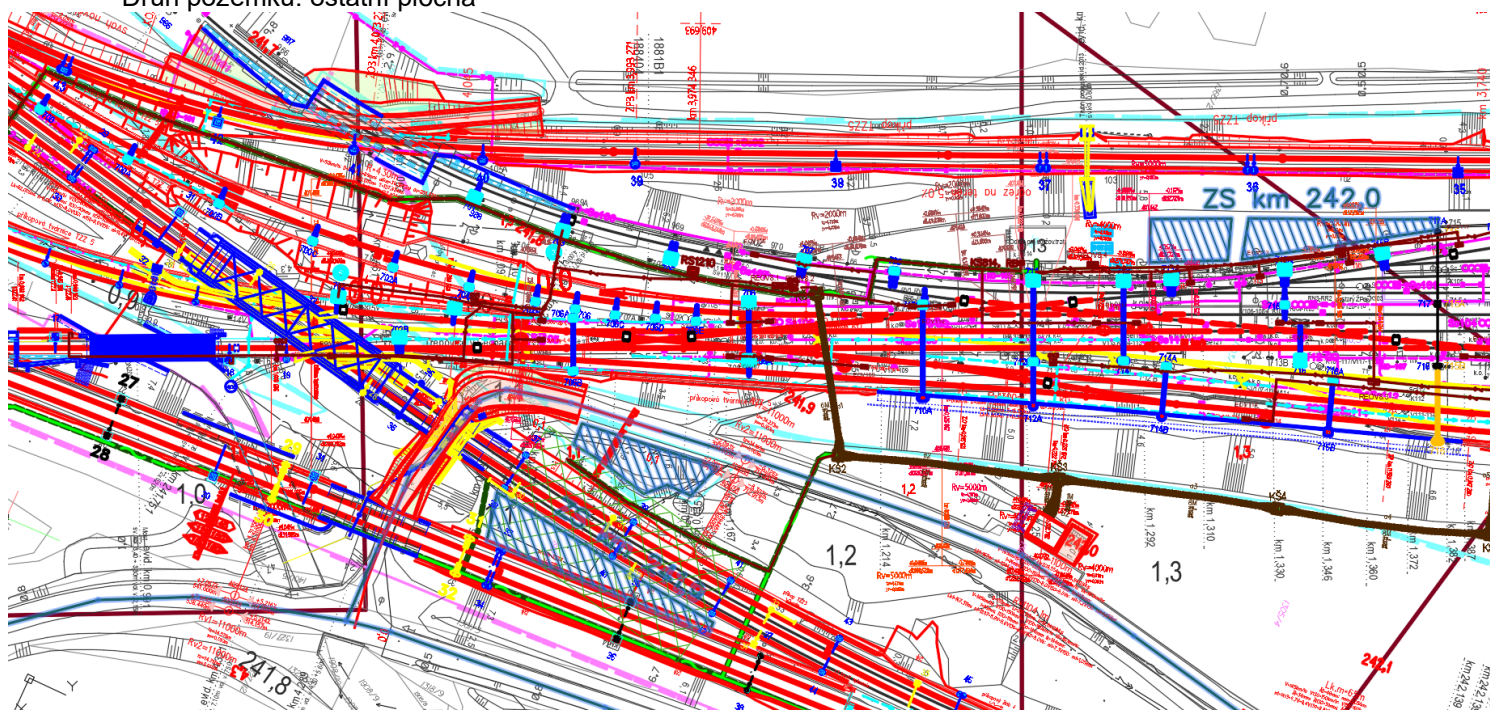
Katastrální území: Třebovice [770469]

Č. parcely: 1903/64

výměra 540 m²

Způsob využití: jiná plocha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 240,2

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 4411 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 69

Pozemek: SŽ, s.o.

Dopravní napojení: z účelové cesty

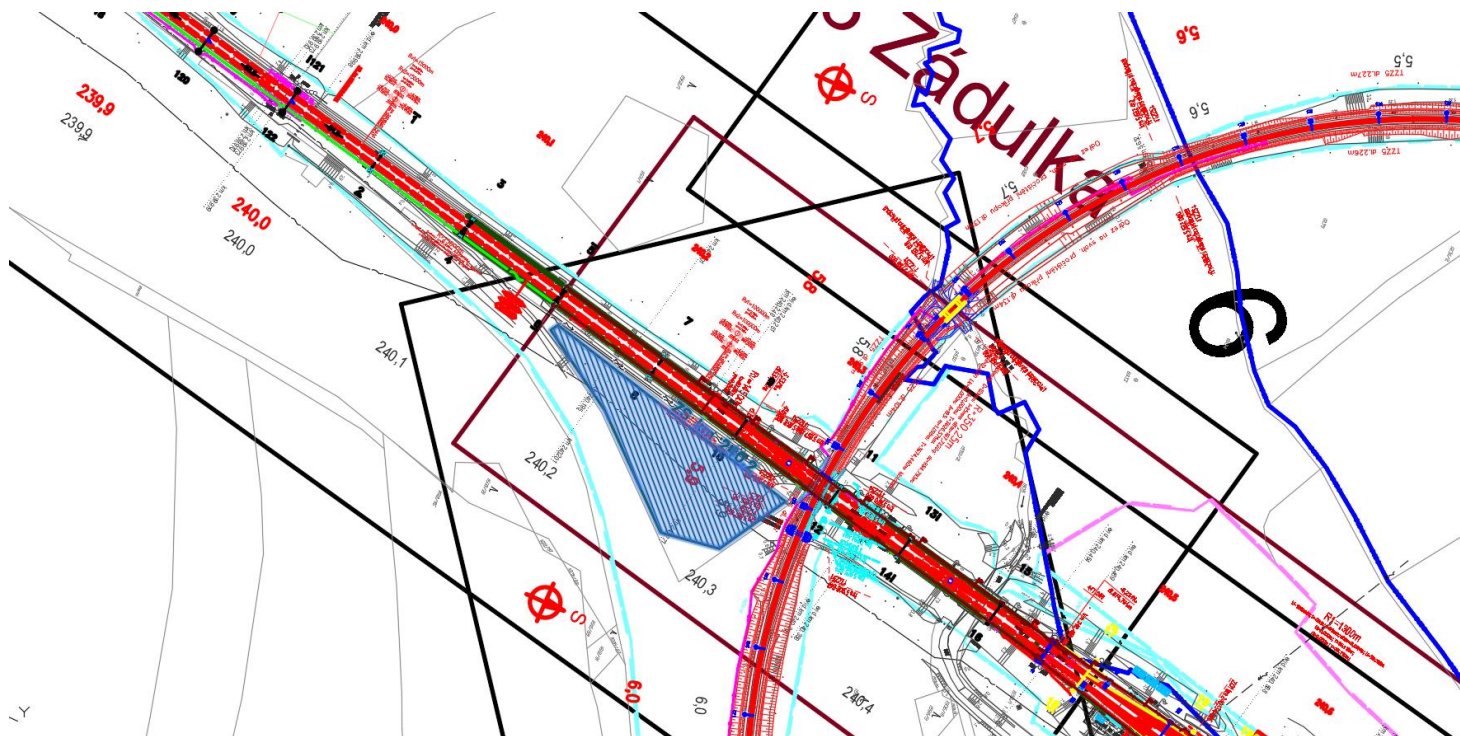
Katastrální území: Třebovice [770469]

Č. parcely: 1608/3

výměra 5495 m²

Způsob využití: jiná plocha

Druh pozemku: ostatní plocha



ZS km 239,4

Určení: **Plocha ZS**

Plocha: 45 m²

Charakter plochy: nezpevněná

LV: 12

Pozemek: SŽ, s.o.

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

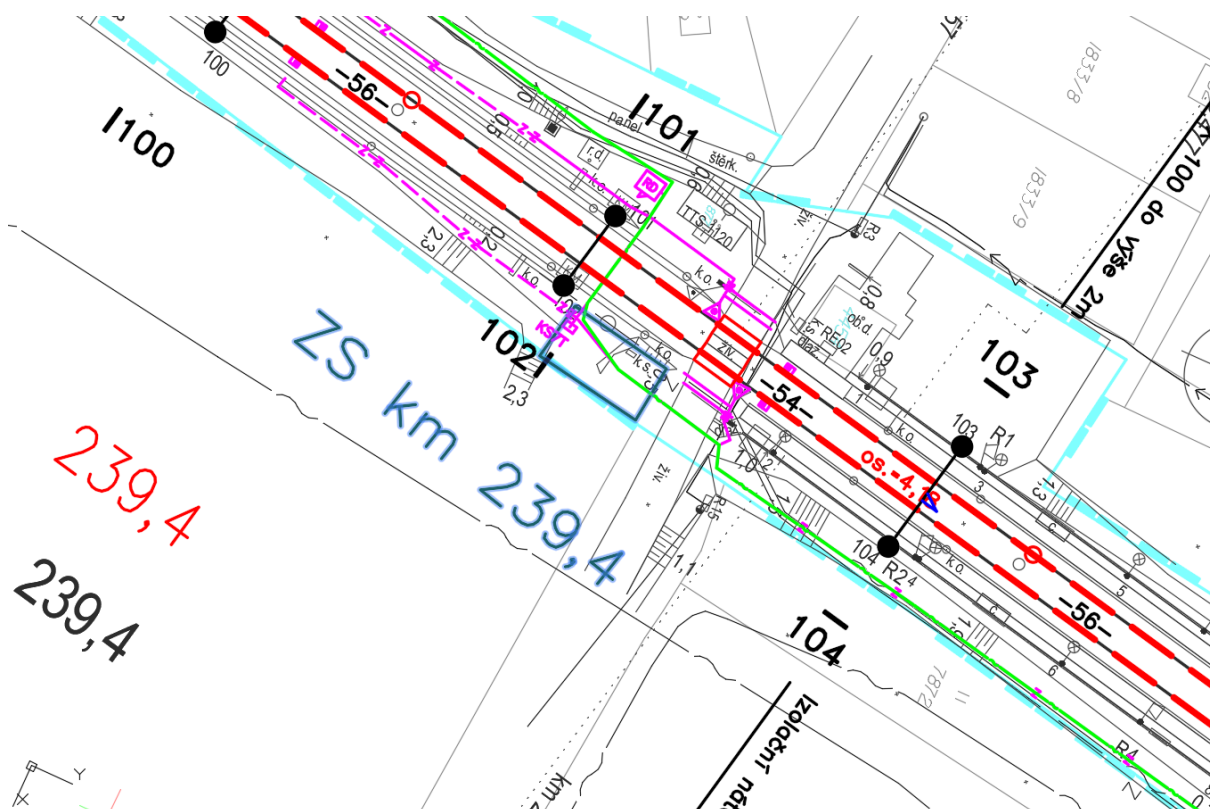
Katastrální území: Opatov v Čechách [771454]

Č. parcely: 2058/25

výměra 161029 m²

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha



Kamenivo a zeminy

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

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

Štěrkové lože

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

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

Výjimku bude tvořit štěrkové lože pod výhybkami (v množství cca 15 m³ na každou výhybku) a v místě stání lokomotiv (ve stanicích a u návěstidel). Materiál z těchto lokalit (včetně navazující podkladní vrstvy zemin) bude odebrán separovaně a předán k biodegradaci oprávněné firmě.

Štěrk z kolejiště určený k recyklaci bude snímán i s vrstvou zeminy zemní pláň pod štěrkovým ložem. V první fázi bude z kameniva sejmutoho z kolejového lože oddělena na sítích jemná frakce, u které se předpokládá největší znečištění - tzv. 1. prosev. Podle průzkumů kolejového lože, provedených v rámci projektové přípravy, se předpokládá, že v mezistaničních úsecích není štěrkové lože významně kontaminováno ropnými látkami nebo polyaromáty.

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

minimálně 1 m pod povrchem terénu nebo uložen na příslušné skládce. Předpokládá se, že 1.prosev z této recyklace bude cca 25 % původního množství.

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

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

Zemina pod šterkovým ložem

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

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

Montážní a demontážní základny kolejových polí

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

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

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

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

- Ústí nad Orlicí
- Choceň
- Borohrádek.

x) Staveništní přejezdy a úroňová křížení (vyznačení dále bude ve schématech stavebních postupů).

Jsou řešeny v SO 10-97-01 Zabezpečení veřejných zájmů