

**PRODEX spol. s r.o.,
organizační složka
Perucká 2481/5
120 00 Praha 2 - Vinohrady**

ZVÝŠENÍ TRAŽOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU HAVLÍČKŮV BROD - OKROUHLICE

Projekt stavby

F. ORGANIZACE VÝSTAVBY

Vypracoval: Ing. Leoš Hromádko

V Praze, září 2016

OBSAH

1. Identifikační údaje	3
1.1. Identifikace stavby	3
2. Charakteristika staveniště	4
3. Využití stávajících budov a budovaných objektů	5
4. Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní síť	5
4.1. Voda	5
4.2. Elektrická energie	5
4.3. Kanalizace	5
4.4. Telefon	6
5. Dopravní trasy	6
6. Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně	6
6.1. Chráněná území	6
6.2. Železnice	7
6.3. Pozemní komunikace	8
6.4. Inženýrské sítě	10
6.5. Telekomunikační zařízení a sítě	13
6.6. Ochrana inženýrských sítí při výstavbě	14
6.7. Ochrana budovaných objektů, ochrana zeleně	15
7. Zvláštní/bezpečnostní opatření	15
8. Vliv provádění stavby na životní prostředí	15
9. Plochy zařízení staveniště a jejich napojení na dopravní síť	15
9.1. Seznam a popis ploch ZS	16
9.2. Recyklační základny	18
9.3. Postup likvidace ZS	18
9.4. Zásady řešení staveniště	18
9.5. Možnosti příjezdů ke staveništi	19
9.6. Ochrana stávajících vedení na příjezdových trasách	19
10. Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby	20
10.1. Návrh optimálního postupu výstavby	20
10.2. Doporučený optimální postup stavebních činností v jednotlivých lokalitách stavby	22
11. Požadavky na výluky veřejné dopravy	38
12. Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu	38
13. Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	39
14. Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci	39
15. Rozhodující termíny stavby	40
16. Přílohy	40

1. Identifikační údaje

1.1. Identifikace stavby

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod - Okrouhlice
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby, dokumentace ke stavebnímu povolení (DSP)
Charakter stavby:	Liniová stavba, rekonstrukce železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať Havlíčkův Brod - Okrouhlice (žkm 224,110 – 232,941), trať dle č.324 Brno hl.n. – Kutná Hora hl.n.
Kategorie trati:	TEN-T
Číslo SoD objednatele:	E617-S-2990/2015
Číslo SoD zhotovitele:	15XP24005
ISPROFOND:	561 372 0007
Začátek stavby:	km 224,397 v ŽST Havlíčkův Brod, s přesahem technologických profesí do km 224,100
Konec stavby:	km 232,636 v ŽST Okrouhlice, v úrovni vjezdové výhybky č. 1, s přesahem technologických profesí do km 232,970
Stavební úřad:	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha
(pověřen vydáním SP)	Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Krajský úřad:	Krajský úřad kraje Vysočina
Městský úřad:	Havlíčkův Brod
Obecný úřad:	Okrouhlice
Region:	Kraj Vysočina
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ Nerudova 1 772 58 OLOMOUC
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1

Katastrální území:

Katastrální území	Číslo K.Ú.	Obec	Kraj
Havlíčkův Brod	637823	Havlíčkův Brod	Vysočina
Poděbaby	723479		
Veselice u Havl. Brodu	723487		
Chlístov u Okrouhlice	709638	Okrouhlice	
Okrouhlice	709654		

Zhotovitel dokumentace: „Sdružení PRODEX-VALBEK“

Prodex spol. s r.o.
Rusovská cesta 16
851 01 Bratislava
IČO: 17314569, DIČ: 2020382166, IČ DPH: SK2020382166
odštěpný závod
Prodex spol. s r.o., organizační složka
Perucká 2481/5
120 00 Praha 2 Vinohrady
IČO: 01761200, DIČ: CZ683286704

Valbek spol. s r.o.
Vaňurova 505
460 01 Liberec

Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavol Bartoš
Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ID00
číslo autorizace 0010418

2. Charakteristika staveniště

Předmětem dokumentace je modernizace dvoukolejné železniční trati, která je značena dle TTP jako trať č. 324 Brno hl. n. – Kutná Hora. V celé své délce je kategorizována jako celostátní, zařazená do evropského železničního systému. V knižním jízdním řádu je trať značena jako č. 230. Jedná se o elektrifikovanou trať, v řešeném úseku systémem 25 kV AC s převážující nákladní dopravou. Na trati je organizován provoz dle předpisu SŽDC D1. Největší traťová rychlost v řešeném úseku je 75 km/h, zábrzdňá vzdálenost činí 1000 m.

Stavba má charakter liniové stavby, jedná se o modernizaci stávající trati se změnou jejího vedení pouze v rozsahu drobných změn parametrů dvou oblouků.

Staveniště lze charakterizovat poměrně dobrou dostupností jak z obou jeho konců, tj. ze stanic Havlíčkův Brod a Okrouhlice, tak i po jeho délce – téměř paralelně se stávající tratí je vedena i silnice II/150, trať je dále dvakrát křížena silnicemi prvních tříd I/38 a I/34. K přístupu bude dále sloužit silnice III/34740 v kombinaci s III/34759 vedoucí do obce Veselice, u které se nachází rekonstruovaná zastávka Havlíčkův Brod-Perknov. Dále je staveniště přístupné z místních komunikací v Havlíčkově Brodu (ulice Nádražní, U Panských, Lipnická) a z dalších komunikací charakteru polních cest (převážně ve vlastnictví města Havlíčkův Brod či obce Okrouhlice).

3. Využití stávajících budov a budovaných objektů

Stavba bude prováděná téměř výlučně na pozemcích dráhy (vlastník SŽDC nebo ČD).

Pro stavbu a staveniště budou využívány výlučně stávající zpevněné i nezpevněné plochy, které se nacházejí u míst se soustředěnou stavební činností – stavby mostů a propustků, úpravy přejezdů, nová nástupiště na zastávce Havlíčkův Brod-Perkov – ve vlastnictví SŽDC nebo ČD. Kromě těchto ploch je možné využít i nepoužívané sklady, stavební a stanoviště podél trati v majetku SŽDC a ČD. Využití pro účely stavby je nutná projednat s vlastníkem budovy (ČD RSM nebo SŽDC, Majetkový odbor).

Nově budované objekty nebudou pro účely stavby využívány.

4. Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace, dopravní sítě

4.1. Voda

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných a drážních vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde není možné zabezpečit zásobování vodou ze stávajících vodovodních řádů a hydrantů bude voda dovážena v cisternách. Průběhy vodovodů včetně správců vodovodní sítě jsou znázorněny v koordinačních situacích stavby – část C.2.

4.2. Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou připojeny na stávající rozvody. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednány se správcem a majitelem odběrného místa.

Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa, tj. s OŘ Brno, Správou elektrotechniky a energetiky a současně z hlediska smluvního ošetření odběru elektrické energie rovněž se Střediskem správy železniční energetiky HK. Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002. Průběhy silnoproudých vedení včetně správců jsou znázorněny v koordinačních situacích stavby – část C.2.

4.3. Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

V areálu železničních stanic se mohou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách. Průběhy kanalizačních řádů včetně správců jsou znázorněny v koordinačních situacích stavby – část C.2.

4.4. Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště zakresleny v koordinačních situacích stavby - části C.2.

5. Dopravní trasy

Přístup na staveniště je možný především po železnici, a to jak ve směru od Havlíčkova Brodu, tak i od Okrouhlice.

Možnost příjezdu na místo stavby silničními vozidly je po silnicích II. a III. tříd, místních a účelových komunikacích. Podmínkou přístupu po těchto komunikacích je podmíněno získáním kladného vyjádření vlastníků sousedních pozemků, a to nejen pro příjezd stavebních mechanismů, ale i pro potřeby návozu a odvozu materiálu a konstrukcí stavby. Případný souhlas si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby.

Dopravní trasy k zařízením staveniště a k budovaným objektům byly prověřeny místním šetřením a konfrontovány též s katastrálním podkladem. Vytipované trasy jsou zaneseny v situačním výkrese, který tvoří přílohu tohoto dokumentu.

Konkrétně bude využívána téměř paralelně se stávající tratí vedoucí silnice II/150, dále trať dvakrát křížící silnice prvních tříd I/38 a I/34. K přístupu bude dále sloužit silnice III/34740 v kombinaci s III/34759 vedoucí do obce Veselice, u které se nachází rekonstruovaná zastávka Havlíčkův Brod-Perknov. Dále je staveniště přístupné z místních komunikací v Havlíčkově Brodu (ulice Nádražní, U Panských, Lipnická) a z dalších komunikací charakteru polních cest (převážně ve vlastnictví města Havlíčkův Brod či obce Okrouhlice).

V rámci stavby je nutné počítat s případnou opravou krytu těchto komunikací, jedná se o:

- 2,8 km silnice III/34740+34759 (z Havlíčkova Brodu do obce Veselice) ve správě SÚS Vysočina o přibližné ploše 19600 m².
- 7,2 km silnice II/150 (z Havlíčkova Brodu do Okrouhlice), kategorie S9,5, přibližná plocha 68400 m².
- 0,33 km místní komunikace (ulice U Panských) v Havlíčkově Brodu, přibližná plocha 1980 m².

Také bude nutné provést dočasné zpevnění:

- 6,1 km účelových komunikací typu polních cest, přibližná plocha 24400 m².

Náklady na tyto opravy jsou zahrnuty v SO 11-01.2 Dopravní trasy.

6. Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně

6.1. Chráněná území

Stavba neleží v žádném zvláště chráněném území. V dosahu stavby se nenalézají žádné objekty, vyžadující při stavbě ochranu. Dále stavba neleží v území ChOPAV ani OchPVZ.

Vzhledem k charakteru stavby – rekonstrukce stávající trati, tedy železničního svršku a spodku, oprava nástupišť a stávajících mostních objektů a propustků – nedojde k ovlivnění krajinného rázu ani k ovlivnění ZChÚ.

6.2. Železnice

Ochranné pásmo železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah je řešeno v zákonu č. 266/1994 Sb. v §8 (Zákon o drahách v aktuálně platném znění zákona č. 250/2014 Sb.).

(1) Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou (nerelevantní části vynechány):

- a) u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,

- c) u vlečky 30 m od osy krajní koleje,

(2) Pro dráhu vedenou na pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Podmínky, týkající se ochranných pásem, jsou obsaženy v §9:

(1) V ochranném pásmu dráhy lze zřizovat a provozovat stavby, provádět hornickou činnost a činnost prováděnou hornickým způsobem, provozovat střelnici, skladovat výbušniny, nebezpečné odpady a zřizovat světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné s návěstními znaky jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

(2) Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn v ochranném pásmu dráhy vstupovat na cizí pozemky, popřípadě na stavby na nich stojící, za účelem oprav, údržby a provozování dráhy, odstraňování následků nehod nebo poškození dráhy a za účelem odstraňování jiných překážek omezujících provozování drážní dopravy. Přitom je povinen dbát toho, aby užívání pozemků, popřípadě staveb na nich stojících, bylo co nejméně rušeno a aby vstupem a činnostmi nevznikly škody, kterým je možno zabránit. Výkon těchto oprávnění musí být omezen na nezbytnou dobu a nezbytnou míru. Tímto ustanovením není dotčeno právo na náhradu škody podle občanského zákoníku.

(3) Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn ve stavu nouze nebo v naléhavém veřejném zájmu na provozování dráhy nebo na provozování drážní dopravy na nezbytnou dobu v nezbytné míře a za náhradu použít nemovitost vlastníka v ochranném pásmu dráhy, nelze-li dosáhnout účelu jinak.

(4) Vlastník nemovitosti přilehlé k dráze tramvajové nebo dráze trolejbusové je v nezbytně nutných případech na nezbytnou dobu povinen za jednorázovou úhradu strpět omezení vlastnického práva ke své nemovitosti spočívající v umístění a provozování pevných trakčních, signalizačních nebo zabezpečovacích zařízení. Rozhodnutí o omezení vlastnického práva a o výši úhrady vydává na návrh provozovatele dráhy tramvajové nebo trolejbusové drážní správní úřad. Provozovatel dráhy je povinen při umístění a odstranění tohoto zařízení na cizí nemovitosti uvést nemovitost při ukončení prací do původního stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího původnímu účelu nebo užití dotčené nemovitosti.

6.3. Pozemní komunikace

Ochranné pásmo u pozemních komunikací stanovuje §30 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (Silniční zákon v aktuálně platném znění zákona č. 268/2015 Sb.).

(1) K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby

(2) Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- b) 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,
- c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

(3) Souvisle zastavěným územím obce (dále jen "území") je pro účely určení silničního ochranného pásma podle tohoto zákona území, které splňuje tyto podmínky:

- a) na území je postaveno pět a více budov odlišných vlastníků, kterým bylo přiděleno popisné nebo evidenční číslo a které jsou evidovány v katastru nemovitostí,
- b) mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší než 75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých budov (u oblouků se použijí tečny). Spojnice mezi zvětšenými půdorysy budov, spolu se stranami upravených půdorysů budov, tvoří území.

Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

(4) Hranice silničního ochranného pásma definovaná v § 30 odst. 2 písm. a) je pro případ povolování zřizování a provozování reklamních zařízení, které by byly viditelné uživateli dotčené pozemní komunikace, posunuta ze 100 metrů na 250 metrů.

Podmínky, týkající se ochranných pásem, jsou obsaženy v §31 - §33:

§ 31

(1) Zřízení a provozování reklamního zařízení v silničním ochranném pásmu podléhá povolení.

(2) Zřízení a provozování reklamního zařízení lze povolit pouze, není-li zaměnitelné s dopravními značkami, světelnými signály, zařízeními pro provozní informace nebo s dopravními zařízeními a nemůže-li oslnit uživatele dotčené pozemní komunikace nebo jinak narušit provoz na pozemních komunikacích.

(3) Jedná-li se o reklamní zařízení viditelné z pozemní komunikace v silničním ochranném pásmu dálnice a silnice I. třídy, lze jeho zřízení a provozování povolit pouze pokud splňuje podmínky podle odstavce 2

a slouží-li k označení provozovny, která se nachází v silničním ochranném pásmu ve vzdálenosti do 200 metrů od reklamního zařízení.

(4) Povolení podle odstavce 1 vydává příslušný silniční správní úřad po předchozím souhlasu

- a) vlastníka dotčené nemovitosti, na které má být reklamní zařízení zřizováno a provozováno,
- b) Ministerstva vnitra, jde-li o silniční ochranné pásmo dálnice,
- c) Policie České republiky, jde-li o silniční ochranné pásmo silnice a místní komunikace.

(5) Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zřizovat a provozovat reklamní zařízení právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti na dobu určitou, nejdéle na dobu pěti let, a v rozhodnutí stanoví podmínky zřizování a provozování reklamního zařízení.

(6) Vlastník nemovitosti v silničním ochranném pásmu je oprávněn v obecném zájmu umístit na své nemovitosti pouze reklamní zařízení, které bylo povoleno.

(7) Porušuje-li právnická nebo fyzická osoba podmínky stanovené v rozhodnutí o vydání povolení ke zřizování a provozování reklamních zařízení, silniční správní úřad rozhodne o odnětí povolení. Právnické nebo fyzické osobě, které bylo odňato povolení, lze udělit povolení na základě znovu podané žádosti nejdříve po uplynutí tří let ode dne, kdy rozhodnutí o odnětí povolení nabylo právní moci.

(8) Silniční správní úřad může rozhodnout o změně vydaného povolení na základě odůvodněné žádosti držitele povolení.

(9) Silniční správní úřad je povinen do 7 dnů ode dne, kdy se dozvěděl o zřízení nebo existenci reklamního zařízení umístěného v rozporu s odstavcem 2, 3 nebo 5 v silničním ochranném pásmu bez povolení vydaného příslušným silničním správním úřadem podle odstavce 1, vyzvat vlastníka reklamního zařízení k jeho odstranění. Vlastník reklamního zařízení je povinen reklamní zařízení neprodleně, nejdéle do pěti pracovních dnů po doručení výzvy příslušného silničního správního úřadu, odstranit. Neučiní-li tak, silniční správní úřad zajistí do 15 pracovních dnů zakrytí reklamy a následně zajistí odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka tohoto zařízení. Odstranění reklamního zařízení a jeho likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem.

(10) Nemůže-li příslušný silniční správní úřad zjistit vlastníka reklamního zařízení zřizovaného nebo provozovaného bez povolení podle odstavce 1, zveřejní výzvu k odstranění reklamního zařízení způsobem v místě obvyklým a po marném uplynutí lhůty deseti dnů ode dne zveřejnění výzvy je povinen reklamu do 15 pracovních dnů zakrýt a následně zajistit odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka dotčené nemovitosti, na které je reklamní zařízení umístěno. Odstranění reklamního zařízení a jeho likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem.

(11) Vlastník nemovitosti, na které je zřízeno a provozováno reklamní zařízení bez povolení podle odstavce 1, je povinen umožnit na nezbytnou dobu a v nezbytné míře vstup na svoji nemovitost za účelem zakrytí reklamy a za účelem odstranění a likvidace tohoto reklamního zařízení. Vznikne-li tím škoda na nemovitosti, je ten, kdo škodu způsobil, povinen ji nahradit; této odpovědnosti se nemůže zprostit.

§ 32

(1) V silničních ochranných pásmech lze jen na základě povolení vydaného silničním správním úřadem a za podmínek v povolení uvedených

- a) provádět stavby, které podle zvláštních předpisů vyžadují povolení nebo ohlášení stavebnímu úřadu,
- b) provádět terénní úpravy, jimiž by se úroveň terénu snížila nebo zvýšila ve vztahu k niveletě vozovky.

Ustanoveními tohoto odstavce nejsou dotčeny předpisy o územním plánování a o stavebním řádu.

(2) Povolení podle předchozího odstavce se nevyžaduje pro stavby čekáren linkové osobní dopravy, zařízení tramvajových a trolejbusových drah, telekomunikačních a energetických vedení a pro stavby související s úpravou odtokových poměrů.

§ 33

V silničním ochranném pásmu na vnitřní straně oblouku silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy o poloměru 500 m a menším a v rozhledových trojúhelnících prostorů úrovnových křižovek těchto pozemních komunikací se nesmí zřizovat a provozovat jakékoliv objekty, vysazovat stromy nebo vysoké keře a pěstovat takové kultury, které by svým vzrůstem a s přihlédnutím k úrovni terénu rušily rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu; to neplatí pro lesní porosty s keřovým parkem zajišťující stabilitu okraje lesa. Strany rozhledových trojúhelníků se stanovují 100 m u silnice označené dopravní značkou podle zvláštního předpisu jako silnice hlavní a 55 m u silnice označené dopravní značkou podle zvláštního předpisu jako silnice vedlejší.

6.4. Inženýrské sítě

Ochranné pásmo u elektrických, plynárenských zařízení a u teplovodů stanovuje zákon č. 458/2000 Sb. (Energetický zákon).

Ochranné pásmo energetických zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 46:

(1) Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení elektrizační soustavy do provozu.

(2) Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

(3) Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

- | | |
|----------------------------------|-----|
| 1. pro vodiče bez izolace | 7 m |
| 2. pro vodiče s izolací základní | 2 m |

3. pro závěsná kabelová vedení	1 m
b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně:	
1. pro vodiče bez izolace	12 m
2. pro vodiče s izolací základní	5 m
c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m
d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m
e) u napětí nad 400 kV	30 m
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m
g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m

(4) v lesních průsecích udržuje provozovatel přenosové soustavy nebo provozovatel příslušné distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 4 m po jedné straně základů podpěrných bodů nadzemního vedení podle odstavce 3 písmena a) bodu 1 a písmena b), c), d) a e), pokud je takový volný pruh třeba; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

(5) Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

(6) Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

(7) Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Ochranné pásmo plynárenských zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 68:

(1) Plynárenská zařízení jsou chráněna ochrannými pásmy k zajištění jejich bezpečného a spolehlivého provozu. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení plynárenského zařízení do provozu.

(2) Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- a. u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu,
- b. u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- c. u technologických objektů 4 m od půdorysu.

(3) v ochranném pásmu je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit plynárenská zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Při provádění veškerých činností v ochranném pásmu i mimo ně nesmí dojít k poškození plynárenského zařízení.

(4) Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde-li k ohrožení života, zdraví, bezpečnosti nebo majetku osob, fyzická či právnická osoba provozující příslušnou plynárenskou soustavu nebo přímý plynovod, těžební plynovod či plynovodní přípojku:

- a. stanoví písemně podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud stavebník prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu,
- b. udělí písemný souhlas se stavební činností, umístěním staveb, neuvedených v písmenu a), zemními pracemi, zřizováním skládek a uskladňováním materiálu v ochranném pásmu; souhlas musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

(5) v lesních průsecích udržuje provozovatel přepravní soustavy nebo provozovatel distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

(6) Vysazování trvalých porostů kořenících do větší hloubky než 20 cm nad povrch plynovodu ve volném pruhu pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu nebo přípojky lze pouze na základě souhlasu provozovatele přepravní soustavy nebo provozovatele distribuční soustavy nebo provozovatele přípojky.

Ochranné pásmo teplotárenských zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 87:

(1) Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a ochraně života, zdraví, bezpečnosti a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie do provozu.

(2) Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

(3) u výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplotonosné látky, které jsou umístěny v samostatných budovách, je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 2,5 m kolmo na půdorys těchto stanic a vodorovnou rovinou, vedenou pod těmito stanicemi ve svislé vzdálenosti 2,5 m.

(4) v ochranném pásmu zařízení, která slouží pro výrobu či rozvod tepelné energie, i mimo ně je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit tato zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Pro

realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud se prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu, stanoví provozovatel tohoto zařízení podmínky. Ostatní stavební činnosti, umísťování staveb, zemní práce, uskladňování materiálu, zřizování skládek a vysazování trvalých porostů v ochranných pásmech je možno provádět pouze po předchozím písemném souhlasu provozovatele tohoto zařízení. Podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby nebo souhlas, který musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen, se připojují k návrhu regulačního plánu nebo návrhu na vydání územního rozhodnutí nebo oznámení záměru v území o vydání územního souhlasu; orgán, který je příslušný k vydání regulačního plánu nebo územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, podmínky nepřezkoumává.

(5) Prochází-li zařízení pro rozvod tepelné energie budovami, ochranné pásmo se nevymezuje. Při provádění stavebních činností musí vlastník dotčené stavby dbát na zajištění bezpečnosti tohoto zařízení.

(6) Vlastníci nemovitostí jsou povinni umožnit provozovateli zařízení přístup k pravidelné kontrole a provádění nezbytných prací na zařízení pro rozvod tepelné energie umístěném v jejich nemovitostech. Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob, je provozovatel zařízení před zahájením prací povinen vlastníka nebo správce nemovitosti o rozsahu a době trvání prací informovat a po ukončení prací uvést dotčené prostory do původního stavu, a není-li to s ohledem na povahu provedených prací možné, do stavu odpovídajícímu předchozímu účelu nebo užívání nemovitosti.

6.5. Telekomunikační zařízení a sítě

Ochranné pásmo telekomunikačních zařízení a sítí, podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 92 zákona č. 151/2000 Sb.

(1) k ochraně telekomunikačních zařízení se zřizují ochranná pásma.

(2) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby.

(3) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

(4) v ochranném pásmu podzemních telekomunikačních vedení je zakázáno:

- a) provádět bez souhlasu jejich vlastníka zemní práce s výjimkou nezbytně nutných oprav vodovodů a kanalizací při jejich haváriích; v těchto případech je provozovatel vodovodů a kanalizací povinen tuto skutečnost oznámit bez zbytečného odkladu provozovateli dotčeného telekomunikačního zařízení,
- b) zřizovat stavby či umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení a provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k podzemnímu telekomunikačnímu vedení, nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost jeho provozu,
- c) vysazovat trvalé porosty.

(5) Ochranná pásma ostatních telekomunikačních zařízení vznikají dnem právní moci územního rozhodnutí o ochranném pásmu. Účastníkem územního řízení o ochranném pásmu je Úřad.

(6) Ochranné pásmo nadzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí podle zvláštního právního předpisu a je v něm zakázáno zřizovat stavby, elektrická vedení a železné konstrukce, umísťovat jeřáby, vysazovat porosty, zřizovat vysokofrekvenční zařízení nebo jinak způsobovat elektromagnetické stíny, odrazy nebo rušení.

6.6. Ochrana inženýrských sítí při výstavbě

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu.

Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací.

Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace nebo to nevyplývá z vyjádření od správců sítí (viz. Dokladová část), musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Po vytýčení budou provedeny ručně kopané sondy ke zjištění hloubky vedení ve volném terénu (vše s ohlášením správcí vedení). Jejich poloha bude zaznamenána do výkresové dokumentace a následně s výskytem těchto sítí budou seznámeni pracovníci provádějící opravu.

Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.

Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení.

Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN je nutné postupovat podle ČSN 34 3101, článek 116 a 120.

U sdělovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30 x 4 mm
- tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 34 3510
- před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 34 3100

- indukuje-li se ve sdělovacím kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č. 1 normy ČSN 33 2160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

Projektant již v rámci přípravné dokumentace předpokládal, že inženýrské sítě jsou uloženy v dostatečné hloubce pod tratí tak, aby nebyly realizací železničního spodku dotčeny. Znamé sítě jsou v koordinační situaci dle předaných podkladů zakresleny.

Nicméně toto nezavazuje dodavatele povinnosti před zahájením prací jednotlivé sítě vytýčit. Projektant upozorňuje, že v prostoru kolejiště se mohou ještě vyskytovat další inženýrské sítě procházející pod tratí, jejichž průběhy nejsou známy.

Při stavebních pracích je nutno drážní sítě vypínat tak, aby nebyl narušen železniční provoz na trati. Propojování kabelů zabezpečovacího a sdělovacího zařízení je nutno naplánovat do doby vlakových pauz, dopravního klidu nebo do nepřetržité výluky s vyloučením železničního provozu, která je v rámci stavby naplánována.

Sítě, které kříží navrhované plochy zařízení staveniště, jsou v příslušných výkresech zvýrazněny (popis viz kap. 9.1).

6.7. Ochrana budovaných objektů, ochrana zeleně

Ochrana budovaných objektů během výstavby je popsána přímo v částech dokumentace jim příslušejících. Ochrana stromů při trasách ke staveništi a na zařízeních staveniště standardní.

7. Zvláštní/bezpečnostní opatření

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti (určení podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti).

8. Vliv provádění stavby na životní prostředí

Vliv stavby na životní prostředí je řešen v samostatné části projektové dokumentace „B.3 Vliv stavby na životní prostředí“.

9. Plochy zařízení staveniště a jejich napojení na dopravní sítě

Během zpracování projektové dokumentace bylo v úzké součinnosti s návrhem technického řešení jednotlivých SO a PS prověřováno území, na němž bude předmětná stavba realizována. Cílem bylo nalézt a určit vhodné plochy, které by bylo možné v průběhu výstavby využít pro účely ZS. Plochy ZS byly určeny převážně na drážních pozemcích, avšak v některých případech si stavby vyžádá i dočasný zábor pozemků ve vlastnictví měst a obcí a vzácně též v soukromém vlastnictví.

Návrh ploch ZS byl proveden s ohledem na konfiguraci terénu, předpokládané potřeby dodavatele, vlastnické vztahy k okolním pozemkům a jejich využití. Plochy ZS jsou situovány do míst se soustředěnou stavební činností, tj. k mostním objektům, přejezdům, protihlukovým stěnám atp., a to tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo železniční tratě. Umístění ploch zařízení staveniště (ZS) bylo směřováno především na plochy v majetku SŽDC a ČD.

Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou vyzískaného šterku nebo vypanelováním. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazné a proto je nutno brát jako návrh, který si může dodavatel stavby přizpůsobit svým potřebám.

Výměry u ZS jsou u ploch uvedeny v m².

K potřebám stavby budou patřit i další lokality a skládky, které jsou uvedeny v části dokumentace B.3 „Životní prostředí“.

Jako ploch a objektů ZS se předpokládá rovněž využití kapacit a základů stavebních společností, podnikajících v oblasti výstavby. V tom případě lze ZS, navržené v projektu, nahradit obdobným zařízením se stejnými parametry. Z toho vyplývá, že návrh ploch ZS v projektu je flexibilní a je možné jej operativně podle aktuálních potřeb upravit. Ke změnám ploch ZS může dojít i z jiných důvodů (nové podmínky majitele pozemku, změna technologie apod.).

Z ekonomických důvodů se počítá také s využitím objektů v majetku SŽDC nebo ČD. Při projednávání dodavatelské přípravy je však nutno počítat s tím, že některé objekty mohou být využity jako provizorní pro provozní účely, např. stávající objekty bývalých stavědel při výlukových pracích na zhlavích, objekty bývalých skladišť apod.

Při potřebě dalších objektů pro účely ZS stavby se doporučuje projednat možnost využití objektů a prostor v blízkosti staveniště.

Konkrétní výběr a využívání objektů, příp. odkoupení, pronájem, rozšíření kapacity či zajištění dalších objektů bude předmětem rozhodnutí dodavatele na základě posouzení vlastních prostředků a organizace výstavby. Předběžné zajištění objektů investorem by mohl dodavatel na základě vlastní přípravy odmítnout nebo nevyužít. Nedodržení předběžných příslibů by mohlo při jednání s vlastníky přinést nejen komplikaci v průběhu stavby, ale i finanční ztráty.

Kapacita ploch ZS byla prověřena na základě množství rozhodujících hmot a materiálů, zejména železničního spodku a svršku, a dle činností na ZS prováděných na základě časového průběhu prací. V dalším průběhu přípravy stavby je v kompetenci zhotovitele stavby rozhodnout o jejich jiném využívání.

Stavební činnost se při rozvinutí prací v délce vyloučeného úseku železniční trati nebo stanice předpokládá formou většího počtu pracovišť – stavenišť. Při návrhu objektů pro účely ZS bylo bráno v úvahu, že potenciální dodavatel může mít vlastní trvale nebo přechodně vybavené zázemí s objekty, využitelné pro účely stavby.

Případné požadavky na obsazení kolejí č. 26 – 40, 53 – 57 a manipulačního prostoru přilehlého ke kolejím 53 a 57 v Havlíčkově Brodě předjednat s ČD Cargo, PP H. Brod před zasláním návrhu na zpracování ROV.

9.1. Seznam a popis ploch ZS

Návrh ploch zařízení staveniště byl oproti přípravné dokumentaci doplněn a je uváděn ve směru staničení – číslování ZS tedy není kontinuální. Zde uvedené plochy jsou v detailu rovněž zobrazeny v části dokumentace C2 – Koordináční situace stavby.

ZS1

Na drážním pozemku, přístup z přilehlé ulice Lipnická. Plocha 868 m². Stavební objekt mj. nové PHS.

Přes ZS vedou stávající kabely 6kV ve správě SŽDC SEE a zabezpečovací DK ve správě SŽDC SSZT, které je nutné před započítáním využívání ZS ochránit.

ZS2

Na drážním pozemku, přístup z přilehlé ulice U Panských. Plocha 2077 m². Stavební objekt mj. nové PHS.

Přes ZS vedou trasy STL elektropřípojek ve správě O₂, nízkotlakého plynovodu ve správě RWE a sdělovací kabel DK44 ve správě SŽDC SSZT, které je nutné před započítáním využívání ZS ochránit.

ZS8

Na drážním pozemku a částečně na pozemku města Havlíčkův Brod, přístup z HB ulicí U panských a dále po nezpevněné polní cestě (katastrálně v majetku města HB a na konci též v soukromém vlastnictví - ZPF). Plocha 232 m². Stavební objekt mostu.

Přes ZS vede stávající sdělovací kabel DK44 ve správě SŽDC SSZT, které je nutné před započítáním využívání ZS ochránit.

ZS9

Na soukromém pozemku - ZPF, přístup jako k ZS8. ZS9 tvoří možné rozšíření ZS8 o plochu 330 m².

Přes ZS vede stávající sdělovací kabel DK44 ve správě SŽDC SSZT, které je nutné před započítáním využívání ZS ochránit.

ZS10

Na pozemku v soukromém vlastnictví - ZPF, přístup po nezpevněné polní cestě od zastávky Havlíčkův Brod-Perknov (katastrálně v majetku města HB a na konci též tři parcely v soukromém vlastnictví - ZPF). Plocha 225 m². Stavební objekt nového propustku.

Přes ZS vedou stávající kabely 6kV ve správě SŽDC SEE a sdělovací DK44 ve správě SŽDC SSZT, které je nutné před započítáním využívání ZS ochránit.

ZS3

Na drážním pozemku, přístup po nezpevněné polní cestě od zastávky Havlíčkův Brod-Perknov (přístup na drážním pozemku, u zastávky též parcely ve vlastnictví města HB). Plocha 2791 m². Stavební objekty zastávky Perkov a jiné, mobilní recyklační linka. Nutná ochrana zeleně.

ZS4

Na drážním pozemku, přístup z přilehlé místní komunikace ve vsi Veselice a následně po nezpevněné cestě k zastávce (vlastnictví město HB). Plocha 999 m². Stavební objekty zastávky Perkov, zejména nástupiště a PHS.

ZS11

Na drážním pozemku, přístup z přilehlé místní komunikace ve vsi Veselice a následně po nezpevněné cestě (parcely města HB). Plocha 386 m². Stavební objekt rekonstruovaného mostu.

ZS6

Na drážním pozemku, přístup pouze po trati z koleje č. 1. Plocha 921 m². Všeobecné využití, limitované však sklonem svahu a přítomnou vegetací.

Přes ZS vedou stávající kabely 6kV ve správě SŽDC SEE a zabezpečovací DK ve správě SŽDC SSZT, které je nutné před započítáním využívání ZS ochránit.

ZS7

Na drážním pozemku, přístup z přilehlé komunikace II/150. Plocha 1565 m². Stavební objekt nové PHS, přesunovaného přejezdu včetně přístupové komunikace a rekonstruovaného propustku.

Přes ZS vede stávající sdělovací kabel DK44 ve správě SŽDC SSZT, které je nutné před započítáním využívání ZS ochránit.

ZS12

Na drážním pozemku, přístup pouze z koleje, případně skrze nedaleký most (velké techniky). Plocha 153 m². Stavební objekt propustku.

ZS13

Na pozemku ve vlastnictví obce Okrouhlice - ZPF, přístup z přilehlé komunikace II/150. Plocha 364 m². Stavební objekt nových PHS a rekonstruovaného mostu a propustku.

Přes ZS vede stávající sdělovací kabel DK44 ve správě SŽDC SSZT, které je nutné před započítáním využívání ZS ochránit.

Další ZS

V ŽST Okrouhlice jsou navrženy další dvě plochy pro možné umístění ZS (ZS14, plocha 969 m² a ZS15 plochy 693 m²). V případě využití ZS14 je nutné zachovat možnost vykládky uhlí na koleji č. 5 u rampy firmě Hejkal, případně projednat možnosti předzásobení, zmenšení plochy ZS, či jiné (kontakt na nájemce plochy +420 736 486 077).

Poslední plocha je navržena v ŽST Světlá nad Sázavou (ZS16 plochy 1322 m²), využitelná pro skladování kolejových polí či konstrukce mostu SO 14-13.

9.2. Recyklační základny

Recyklační základna je umístěna na zařízení staveniště č. 3. Toto ZS má dostatečně velkou plochu a v jeho okolí se nenachází občanská zástavba.

9.3. Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy, nebo je nutné při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

9.4. Zásady řešení staveniště

Staveniště je určeno železniční trati a jejím bezprostředním okolím, stavba sama bude realizována v rozsahu hranic drážního pozemku s drobnými výjimkami, patrnými z celkového situačního výkresu. Zařízení staveniště jsou navržena přednostně na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC nebo ČD či

pozemcích v majetku města/obce s možným příjezdem převážně po silnici i železnici. ZS na jiných pozemcích včetně příjezdů na ně byla navržena výjimečně.

Při vlastní realizaci stavby nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování jejího okolí, zvláště hlukem a prachem, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám a pozemkům, k sítím technického vybavení a k požárním zařízením.

V místě stavby ani v její těsné blízkosti není možno uvažovat žádný vhodný zdroj užitkové vody. Případná místa odběru je nutno projednat za účasti investora a obcí v jednotlivých lokalitách stavby, v rámci stavební přípravy zhotovitele stavby. Pitnou vodu je zapotřebí zajišťovat obdobným způsobem, případně zajistit dovoz pitné vody balené.

Možnosti pro zajištění potřebného příkonu elektrické energie v místě stavby je nutné prověřit v rámci přípravy stavby s OŘ SEE Brno, případně s odpovědnými pracovníky ČEZ Distribuce (možnost připojení přes vlastní měření).

V případě potřeby zhotovitele a nemožnosti připojení na stávající rozvody je nezbytné zajistit vlastní mobilní výrobu elektrické energie pomocí elektrocentrál.

9.5. Možnosti příjezdů ke staveništi

Navrhované příjezdy ke staveništi jsou vyneseny v situačním výkrese, který je přílohou tohoto dokumentu. Možnost příjezdu na místo stavby silničními vozidly po silnicích, místních a účelových komunikacích bude jedině v případě získání kladného vyjádření vlastníků sousedních pozemků, nejen pro příjezd stavebních mechanismů, ale i pro potřeby návozu a odvozu materiálu a konstrukcí stavby. Případný souhlas si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby. Z hlediska silniční dopravy, při zajištění příjezdu na stavbu po mimodrážních pozemcích, by na silnicích nemělo dojít k zásadnímu omezení silničního provozu. Po odbočení na místní či účelové komunikace k jednotlivým místům stavby může dojít k různým krátkodobým omezením z důvodu frekvence dopravy stavby. DIO v případě využití tohoto řešení zajistí zhotovitel stavby na základě upřesnění definitivního stavebního postupu a konečného harmonogramu stavby.

9.6. Ochrana stávajících vedení na příjezdových trasách

ZS2 – ZS8+9

Navržená přístupová komunikace mezi těmito dvěma lokalitami ZS vede po pravé straně tratě, jedná se o nepevněnou cestu. Na začátku i konci kříží vedení sdělovacího kabelu DK 44 ve správě SŽDC SSZT, který je nutné před započítím používání komunikace ochránit.

ZS10

Navržená přístupová komunikace k ZS od zastávky Havlíčkův Brod-Perkov vede po levé straně tratě, jedná se o nepevněnou cestu. Několikrát kříží vedení sdělovacího kabelu DK 44, zabezpečovacího DK, obojí ve správě SŽDC SSZT a 6 kV kabelu ve správě SŽDC SEE, které je nutné před započítím používání komunikace ochránit.

Přístupová trasa dále kříží vpusť rekonstruovaného propustku, a je tedy nutné využívání trasy koordinovat s pracemi na něm.

ZS3

Navržený přístup k ZS od zastávky Havlíčkův Brod-Perkov po pravé straně trati kříží trasu STP elektropřípojek ve správě O₂ a nově budovanou trasu kabelu 6 kV. Tyto trasy je nutné před započetím využívání cesty ochránit.

ZS4

Navržený přístup k ZS z obce Veselice kříží jak stávající síť, tak i nově budované objekty (stávající vedení sdělovacího kabelu DK 44, zabezpečovacího DK, obojí ve správě SŽDC SSZT, 6 kV kabelu a stávající silnoproudé rozvody na zastávce ve správě SŽDC SEE, STP elektropřípojky ve správě O₂, trasu GSM-R; nově budovanou trasu kabelů 6 kV včetně rozvodů na zastávce, sdělovacího, zabezpečovacího a dále rekonstruovaný svršek, spodek a přejezd). Během výstavby je nutné veškeré tyto objekty vhodně ochránit.

ZS11

Navržený přístup k ZS z obce Veselice po levé straně trati kříží vedení vodovodu ve správě VAK, vedení sdělovacího kabelu DK 44, zabezpečovacího DK, obojí ve správě SŽDC SSZT a 6 kV kabelu ve správě SŽDC SEE, které je nutné před započetím používání komunikace ochránit.

Prodloužení této cesty od ZS11 po pravé straně trati dále proti směru staničení se navrhuje pro výstavbu rozšíření drážního tělesa směrem doprava v místě přeložky. Na tomto přístupu je nutná ochrana nově budované trasy 6 kV kabelu.

km 229,7 - 229,9

Možná přístupová cesta po levé straně tratě kříží vedení sdělovacího kabelu DK 44 ve správě SŽDC SSZT. Při případném využívání cesty je nutné ho ochránit.

10. Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

Stavební činnost je rozdělena do 2 etap a do 7 stavebních postupů (kromě samostatně vyčleněných přípravných prací a dokončovacích prací) a plně akceptuje výluky, které jsou v letech 2017 a 2018 na tomto traťovém úseku naplánované.

Celá stavba bude realizována ve dvou ucelených výlukách vždy jedné z kolejí, kteréžto se budou odehrávat vždy v jedné stavební sezóně. Kromě těchto ucelených výluk však bude pro realizaci zapotřebí mnoha krátkodobých výluk. Některé z nich budou situovány do nočních hodin. Stavba nebude prostorově rozdělena na dílčí stavby.

10.1. Návrh optimálního postupu výstavby

Postup prací při provádění stavby zde navržený je možno upravit podle možností a kapacity zhotovitele vzešlého z výběrového řízení a dle případných podmínek ze strany investora. Úpravou postupu prací však nesmí dojít k navýšení celkového počtu, délky a rozsahu výluk, který je stanoven touto dokumentací. Omezení provozování drážní dopravy vyvolané stavbou nesmí být větší, než jaké je stanoveno touto dokumentací.

Stavba bude realizována na drážních pozemcích ve vlastnictví investora - SŽDC nebo ČD, zastoupenou RSM Brno. Jelikož oba subjekty jsou v současné době brány jako dvě samostatné organizace, musí být mezi nimi uzavřena Smlouva o právu provedení stavby. Tato smlouva bude doložena investorem při stavebním řízení.

Po dobu prací byly uvažovány následující předpoklady pro provádění, respektive nároky na jejich zabezpečení:

- Rekonstrukce koleje se bude v celém rozsahu provádět pokud možno výhradně v hranicích drážního pozemku, což bude možné ve všech lokalitách stavby kromě drobné přeložky v km cca 228,6 – 228,7 a drobných záboru mezi km cca 230,6 a 230,8.
- Zařízení staveniště bude možno zřídit pouze na drážních pozemcích či pozemcích v majetku měst/obcí s upřednostňovanou možností příjezdu jak po železnici, tak i po silnici, avšak v některých případech pouze po železnici.

Postup výstavby nebude možný bez zavedení nepřetržitých výluk alespoň jedné koleje, vzhledem k dvoukolejnosti tratě však bude možný bez trvalejšího zavádění náhradní autobusové dopravy (NAD).

10.2. Doporučený optimální postup stavebních činností v jednotlivých lokalitách stavby

Zahájení stavby 15. 3. 2017

Ukončení stavby 30. 10. 2018

Délka trvání..... 595 dní

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU HAVLÍČKŮV BROD - OKROUHVICE	595 dní	15.03. 17	30.10. 18
Zahájení stavby	0 dní	15.03. 17	15.03. 17
1. etapa	175 dní	15.03. 17	05.09. 17
Přípravné práce	48 dní	15.03. 17	01.05. 17
Stavební postup č. 1	4 dny	02.05. 17	05.05. 17
Stavební postup č. 2	111 dní	06.05. 17	24.08. 17
Stavební postup č. 3	5 dní	20.08. 17	24.08. 17
Stavební postup č. 4	12 dní	25.08. 17	05.09. 17
Rezerva	5 dní	06.09. 17	10.09. 17
Technologická přestávka	198 dní	11.09. 17	27.03. 18
2. etapa	217 dní	28.03. 18	30.10. 18
Stavební postup č. 5	4 dny	28.03. 18	31.03. 18
Stavební postup č. 6	112 dní	01.04. 18	21.07. 18
Stavební postup č. 7	5 dní	17.07. 18	21.07. 18
Dokončovací práce	101 dní	22.07. 18	30.10. 18
Ukončení výstavby	0 dní	30.10. 18	30.10. 18

Všechny stavební postupy navazují bezprostředně na sebe.

Etapa 1

Přípravné práce

Popis činnosti

- příprava staveniště
- zajištění přístupů na něj, k plochám ZS a k objektům
- zřízení ploch ZS
- kácení mimolesní zeleně (SO 11-02.1 Kácení dřevin) – pouze pokud nebude předmětem samostatné soutěže
- výstavba základů TV (SO 31-01.1 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, trakční vedení):
 - budou postaveny základy podpěr trakčního vedení č. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 38, 39, 41, 43, 45, 46, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 69, 71, 73, 75, 77, 79, 81, 83, 85, 87, 89, 91, 93, 95, 97, 99, 101, 103, 105, K107, 109, 111, K111, 113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141, K143, 143, 145, 147, K147, 149, 151, 153, 155, 157, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166,

- 167, 168, 169, 171, 173, 175, 177, 179, 180, 181, 183, 184, 185, 187, K187, 189, 191, 193, 195, 197, 199, 201, 203, 205, 207, 209, 211, 213, 215, 217, 219, 220, 223, 225, 227, 229, 231, 233, 235, 237, 239, 241, 243, 245, 247, 249, K251, 251, 253, 255, K255, 257, 259, 261, 263, 265, 267, 269, 271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, K285, 285, 287, 289, K289, 291, 293, 295, 297, 299, 301, 303, 305, 307, 309, 311, 313, 315, 317, 319, 321, 323, 325, K325, 327, 329, 331, 333, 335, 337, 339, 341, 343, 345, 347, 349.
- zhotovení základů TV je nutnou podmínkou pro následnou pokládku kabelů
 - přípravné práce na SO 14-13
 - 1 krátkodobá výluka v koleji č. 1 (1 x cca 4 hod.) pro osazení trakčního sloupu a práce na přeložce stávajícího 6kV kabelu
 - provedení monolitického základu trakčního sloupu na pilíři P2 a osazení trakčního sloupu č. 221
 - přeložení stávajícího kabelu 6 kV na zábradlí mostu v koleji č. 1
 - výstavba nového 6 kV kabelu (SO 36-01 Nový kabel 6 kV) - napojení nových zařízení v koleji č. 1 i 2 na nový 6 kV kabel proběhne na konci SP 2
 - nový kabel 6kV bude provizorně veden na zábradlí SO 14-13 v koleji č. 1
 - stávající kabel 6 kV musí být v provozu v časovém překryvu s oživeným novým! (5 dní během aktivace nového ZZ v koleji č. 1)
 - výstavba nové přípojky SO 36-03 Přípojka nn pro napájení PZS v km 228,255
 - výstavba nové přípojky SO 36-04 Přípojka nn pro napájení PZS v km 231,425
 - výstavba nových kabelových tras pro SdělZař + ZabZař vč. RD u obou přejezdů (PS 12-01 Traťové zabezpečovací zařízení; PS 21-01 DOK a TK)
 - kabel 6kV a souhlasový kabel je nutné přeložit v km 228,300 – 228,378 (kolize s PHS, příkopem a terénními úpravami) a v km 228,800 – 228,950 (kolize s novou hlavní kabelovou trasou)
 - Přechody pod kolejemi budou řešeny překopem a osazením chráničky využitím 8 hodinových výluk pro TV
 - Zhotovení příčných přechodů kabelových chrániček v rámci SO 11-02
 - Rekonfigurace zapojení DOK ČDT v 5-ti ŽST (PS 21-01.1) a úprava zapojení vyvedení DOK SŽDC v ŽST Havlíčkův Brod a Okrouhlice (PS 21-01 DOK a TK).
 - odsunutí stávající traťové koleje č. 2 na vzd. min. 4,0 m od nově navržené osy koleje č. 1 v místě přeložek (228,1 – 228,8; 229,8 – 230,4 a u nástupiště v zast. Havlíčkův Brod - Perknov)
 - V místech dočasného odsunu koleje č. 2 vně kolejiště budou provedeny tyto úpravy systémů TV na stávajících podpěrách č.:
 - 152 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole
 - 154 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole
 - 156 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole
 - 158 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole
 - 170 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole
 - 172 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole
 - 174 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole
 - 176 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole
 - 178 – v tomto místě bude podpěra po odsunu stáv. koleje č. 2 v jejím profilu, tudíž ji nelze využít a je nutno ji zdemontovat. Je nutno na připravený základ namontovat novou podpěru č. 184 a na ni namontovat provizorní šikmou izol. konzolu.

180 – v tomto místě bude podpěra po odsunu stáv. koleje č. 2 v jejím profilu, tudíž ji nelze využít a je nutno ji zdemontovat. Je nutno na připravený základ namontovat novou podpěru č. 186 a na ni namontovat provizorní šikmou izol. konzolu

182 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole

184 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole

186 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole

234 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmých izolovaných konzolách

236 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole

238 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole

240 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole

242 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole

244 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole

246 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole

248 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole

250 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole

252 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole

254 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole

256 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole

258 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole

260 - směrová a výšková regulace TV na **nové** šikmé izolované konzole

262 - směrová a výšková regulace TV na stáv. šikmé izolované konzole

- odsun a zkrácení nástupiště u koleje č. 2 v Perknově dle provizorně odsunutí koleje

Doba trvání

48 dní

Výluky kolejí

Při výstavbě základů TV střídavé krátkodobé 8 hodinové výluky stávajících traťových kolejí č. 1 a 2 (v době 8:00 – 16:00 hod.). Krátkodobá výluka stávající koleje č. 1 (4 hodiny) při osazování základu a sloupu TV č. 221 (proběhne v souběhu s 8 hodinovými výlukami). Při strojním odsunu koleje č. 2 její krátkodobá výluka (max. 2 x 8 h. v době 8:00 – 16:00 hod souběh s výlukou TV). Ostatní práce bez nároku na výluky kolejí.

- pro betonáž základů během přípravných prací bude třeba **48** osmihodinových výluk. **Nutno použít dvě betonářské soupravy současně pro výstavbu základů TV.**

Výluky trakčního vedení

Při výstavbě základů TV střídavé krátkodobé 8 hodinové (v době 8:00 – 16:00 hod.), dále výluky TV dle vyloučené stávající TK.

- **48** osmihodinových výluk. **Nutno použít 2 betonářské soupravy současně.**

Při osazování nového stožáru TV č. 221 krátkodobá 4 hodinová výluka TV stávající koleje č. 1 – proběhne v souběhu s výše uvedenými výlukami.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez nároku na výluky ZZ. Při překládce a ochraně souhlasového kabelu a kabelu 6kV 8 x 2 hodiny výluky AB.

Jízda a způsob provázení vlaků

Jednokolejný provoz po dobu krátkodobých výluk po nevyloučené koleji.

Omezení rychlosti

Okolo pracovních míst 50 km/h.

Dopravně-inženýrská opatření

Nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků. Viz příložený výlukový grafikon v příloze této TZ a rozbor zpoždění v kapitole 4.5 dokumentu B.2 Dopravní a provozní technologie s omezením těchto vlivů na dobu 8:00 až 16:00.

Stavební postup č. 1

Popis činnosti

- Realizace části PHS SO 10-02 (potřebná pro základ TV č. 74)
- Vložení mostního provizoria (SO 14-22) do stávající traťové koleje č. 2.
 - Snesení TK v místě vložení MP, odtěžení přesypávky, vložení mostního provizoria.

Provizorní přemostění bude provedeno mostním provizoriem délky 21,5 m (rozpětí 21,0 m). Osazení mostního provizoria se uvažuje dvěma jeřáby EDK750 z koleje č. 1, případně jedním jeřábem EDK1000 z koleje č. 2 (odstrojené MP pouze na hlavní nosník). Pro osazení mostního provizoria je nutné provést následující práce:

- Pažení mezi kolejemi v místě úložných prahů MP (navrhuje se záporové pažení, pažení je možné provádět ve vlakových pauzách – např. v nočních hodinách)
- Odstranění koleje v místě MP
- Odstranění kolejového lože v místě MP
- Výkopy, tj. odstranění nutné části přesypávky pro osazení úložných prahů a MP
- Úprava zemní pláně v místě úložných prahů MP (šterkopískový polštář)
- Osazení úložných prahů MP
- Osazení MP
- Montáž koleje na MP ve stávající poloze bez převýšení

Doba trvání

4 dny

Výluky kolejí

Výluka stávající TK č. 2 pro vložení MP (SO 14-22) po celou dobu trvání SP.

V případě pokládky MP z vedlejší koleje 4 hodinová nickolejná výluka ve vlakové pauze v době 00:10 - 4:10.

Výluky trakčního vedení

Výluka TV stávající koleje č. 2 po dobu trvání celého SP.

V případě pokládky MP z vedlejší koleje 4 hodinová výluka TV v obou TK ve vlakové pauze v době 00:10 - 4:10.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez nároku na výluku ZZ.

Jízda a způsob provázení vlaků

Jednokolejný provoz po dobu dlouhodobé výluky po nevyloučené stávající koleji č. 1. V provozu obousměrný AB.

V případě nickolejných výluk provoz vyloučen v obou kolejích v době od 00:10 – 4:10. Nákladní vlaky v této době pojedou se zpožděním po ukončení výluky (62620, 41358+41364, 49417, 64201, 67201).

Omezení rychlosti

Okolo pracovního místa ve stávající koleji č. 1 50 km/h.

Dopravně-inženýrská opatření

Předpokládá se zpoždění vlaků. Po dobu krátkodobých výluk pro vlaky R 965 a Os 5931 budou nahrazeny autobusovou dopravou a vlak R 962 pojedou se zpožděním.

Stavební postup č. 2

Popis činnosti

- Částečná demontáž závěsného optického kabelu (nad stávající koleji č. 1 - SO 31-01.2 Havlíčkův Brod – Okrouhlice).
 - o nejprve bude dokončena rekonfigurace zapojení výpichů v 5 ŽST a poté teprve započne snášení kabelu zavěšeného na podpěrách TV
 - o v místě přechodu stávající trasy ZOK na lichou stranu kolejiště na stávající trakční podpěru č. 195 se začne s demontáží trasy (včetně přechodu u st. č. 196) samotného optického kabelu, který již v té době nebude v provozu. Demontáž bude provedena včetně všech armatur pro uchycení ZOK na trakčních podpěrách po liché straně kolejiště až k výpravní budově žst. Okrouhlice.
- Demontáž TV včetně stožárů a základů u stávající koleje č. 1 - SO 31-01.1 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, trakční vedení.
- Snesení stávajících přejezdových konstrukcí ve stávající koleji č. 1 – SO 13-01 a SO 13-02 Železniční přejezdy. U SO 13-02 vyloučení až do realizace v nové poloze (zamezení přístupu – např. CITY-bloky).
- Snesení svršku stávající TK č. 1 – SO 11-01.
- Pažení mezi kolejemi v místě přestavovaných mostních objektů – SO 14-xy.
- Demolice nástupiště v zast. Havlíčkův Brod-Perknov u koleje č. 1. – SO 12-01.
- Úprava kabelů GSM-R a ČD-T (v rámci PS 21-01) v oblasti zastávky Perknov - musí mít prioritu před jakoukoli další výstavbou. Nutné pro toto jest snesení TK a demontáž trakčních stožárů.
- Dokončení nové kabelizace v rámci PS 21-01 DOK a TK.
- Dokončení nové kabelizace v rámci PS 12-01 Traťové zabezpečovací zařízení.
- Definitivní i provizorní výstavba návěstidel u stávající koleje č. 2
- Dokončení nové kabelizace v rámci SO 36-01 Nový kabel 6 kV včetně napojení nových zařízení, na konci SP oživení kabelu.
- Dokončení silnoproudé kabelizace a dálkové i místní kabelizace
- Přestavba a rekonstrukce části mostních objektů a propustků pod sнесенou kolejí č. 1 SO 14-xy Mosty, propustky a zdi; na objektech SO 14-60, SO 14-61, SO 14-62, SO 14-69 a SO 14-22 výstavba v celém rozsahu pod oběma kolejemi; kromě SO 14-13, který má postup viz níže po rekonstrukci žel. svršku SO 11-01. Dokončení propustků SO 14-60 a SO 14-69 v SP č. 4 (nemohou zůstat z poloviny rozestavěné přes zimní přestávku). Stejný postup se uvažuje i u propustku SO 14-57.
- Výstavba PHS u koleje č. 1: SO 10-01 PHS v km 226,013 – 226,358 vlevo; SO 10-04 PHS v km 228,266 – 228,354 vlevo a SO 10-05.1 PHS v km 229,606 - 229,647 vlevo (PHS u obývaného RD v Chlístově).
- Rekonstrukce železničního spodku koleje č. 1 - SO 11-02 Železniční spodek.
- Výstavba nové komunikace u přesunovaného přejezdu před Okrouhlicí - SO 18-01 Přístupová komunikace. Část komunikace na straně koleje č. 2 bude zhotovena s podkladní vrstvou z vyzískaného materiálu. Ten bude následně odstraněn a nahrazen materiálem novým v etapě č. 2, SP 6.
- Výstavba nového nástupiště u koleje č. 1 - SO 12-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, nástupiště, včetně přístřešků SO 22-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, přístřešky pro cestující a dalšího vybavení SO 24-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, orientační systém.

- Montáž elektro vybavení nového nástupiště u koleje č. 1 - PS 23-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, rozhlas a SO 36-02 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, úpravy rozvodů nn a osvětlení.
- Rekonstrukce železničního svršku koleje č. 1 - SO 11-01 Železniční svršek.
 - o v rámci provádění svršku provedení přípravy pro napojení izolace a ochrany izolace NK SO 14-13 v koleji č. 1
- Rekonstrukce mostu přes Sázavu v koleji č. 1 (fáze 1 dle postupu výstavby tohoto SO)
 - o provedení žel. svršku koleje č. 1 (SO 11-01)
 - o v rámci provádění svršku provedení přípravy pro napojení izolace a ochrany izolace NK v koleji č. 1
 - o provedení dočasné chemické stabilizace kolejového lože a zapažení oblasti pro zřízení přechodových desek za mostem
 - o uříznutí a odbourání části betonové desky v koleji č. 1 a odstranění železobetonové římsy a následná sanace řezu nátěrem
 - o Zahájení sanačních prací na opěrách a pilířích.
 - o V rámci této fáze bude provedena plánovaná výměna ložisek pod nosnou konstrukcí mostu v koleji č. 1, financovaná z prostředků SŽDC OŘ Brno
 - o Zajištění konstrukce v koleji č. 1 proti nadzdvížení ocelovým přípravkem kotveným do úložného prahu
- Rekonstrukce části přejezdů v koleji č. 1 SO 13-01 a SO 13-02 Železniční přejezdy.
 - o v koleji 1 montáž definitivní přejezdové konstrukce, v koleji 2 provizorně použitá demontovaná konstrukce ze stávajících přejezdů.
- Montáž stožárů TV u koleje č. 1 na předem zřízené základy včetně všech systémů trakčního vedení nad lichou kolejí – SO 31-01.1 Havlíčkův Brod – Okrouhlice, trakční vedení.
 - o Na nástupišti zast. Havlíčkův Brod-Perknov je nutno postavit tři podpěry č. 164, 166 a 168 u sudé koleje, aby bylo možno namontovat břevno nosné brány pro závěsy SIK u liché koleje. Pro montáž břevna je uvažována výluka obou traťových kolejí 3x 3 hod. Před realizací základů nutné odpojit, resp. ochránit kabel. trasu stáv. osvětlení.
 - o Totéž se týká podpěr č. 5+6, 7+8, 9+10, 11+12, 13+14, 15+16, 18, 19+20, 45+46. Pro montáž břevna je uvažována výluka obou traťových kolejí 9x 3 hod.
 - o Po demontáži nosných břevna mezi stávajícími podpěrami č. 189-190, 191-192 a 193-194 bude provedeno provizorní zajištění podpěr č. 190, 192 a 194 (u sudé koleje) tak, aby byla zajištěna statika těchto podpěr. Tyto podpěry spolu s jejich základy jsou bránové a po odstranění břevna se stanou nosnými, což by mohlo v místě s velkým obloukem znamenat jejich naklonění a ohrožení dopravy na provozované 2. koleji.

Doba trvání

111 dní.

Výluky kolejí

Dlouhodobá výluka stávající TK č. 1.

Krátkodobé nickolejné výluky během rekonstrukce mostu přes Sázavu (SO 14-13): pro zřízení pažení na jeho předpolích v délce 2 x 4 hodiny ve vlakové pauze 00:10 – 04:10, zbytek pažení také v těchto vlakových pauzách

Krátkodobá nickolejná výluka 12 x 3 hodiny (v době od 00:10 – 04:10) pro montáž nosných břevna na podpěry TV č. 163+164, 165+166 a 167+168 a č. 5+6, 7+8, 9+10, 11+12, 13+14, 15+16, 18, 19+20, 45+46.

Krátkodobá nickolejná výluka 1 hodina během započetí prací na provizorním zajištění podpěr č. 190, 192 a 194, proběhne ve vlakové pauze.

Případné krátkodobé nickolejné výluky pro návoz štěrku v délce 4 hodiny ve vlakové pauze 00:10 – 04:10.

Výluky trakčního vedení

Dlouhodobá výluka TV ve stávající koleji č. 1.

Krátkodobá výluka TV v obou kolejích (1 hodina) za účelem započetí demontáže ZOK v místě přechodu mezi stávajícími podpěrami TV 195-196.

Krátkodobá výluka TV v obou kolejích (12 x 3 hodiny) pro montáž nosných břevna na podpěry TV č. 163+164, 165+166 a 167+168 a č. 5+6, 7+8, 9+10, 11+12, 13+14, 15+16, 18, 19+20, 45+46.

Krátkodobá výluka TV v obou kolejích (1 hodina) během započetí prací na provizorním zajištění podpěr č. 190, 192 a 194.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Dlouhodobá výluka ZZ stávající koleje č. 1. včetně všech PZZ. Stávající PZZ ve 2TK zůstanou v provozu.

V provozu stávající obousměrný AB v koleji č. 2. Výluka na zapojení nového ZZ na starou kolej 2 v SP č.4.

Při napojení nového zařízení (část nového AB v Okrouhlici a oba nové PZS) na nový kabel 6 kV a propojení stávajícího kabelu 6 kV krátkodobá (4 h) výluka celého ZZ. Výluka ZZ proběhne ve vlakové pauze v době od 00:10 - 04:10.

Jízda a způsob provázení vlaků

Jednokolejný provoz po stávající TK č. 2 po dobu dlouhodobé výluky. V provozu obousměrný AB.

V době připojování nových zařízení na napájení z nové trasy 6 kV a při propojení stávajícího 6 kV kabelu provoz vyloučen (v době vlakových pauz v nočních hodinách, nákladní vlaky v této době pojedou se zpožděním po ukončení výluky (62620, 41358+41364, 49417, 64201, 67201)), případně v provozu telefonické dorozumívání.

Dtto v případě krátkodobých nickolejních výluk zřizovaných z jiných důvodů.

Omezení rychlosti

V celé délce 50 km/h.

Dopravně-inženýrská opatření

Dopravní opatření nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků. Viz příložený výlukový grafikon v příloze této TZ a rozbor zpoždění v kapitole 4.5 dokumentu B.2 Dopravní a provozní technologie.

Stavební postup č. 3

Popis činnosti

- Aktivace nového ZZ v TK č. 1 včetně prozkoušení funkčnosti ZZ a aktivace návazností SZZ a TZZ
- PS 11-01 ŽST Havlíčkův Brod, navázání TZZ do SZZ
- PS 11-02 ŽST Okrouhlice, navázání TZZ do SZZ
- PS 12-01 Traťové zabezpečovací zařízení
- aktivace nových PZZ pro 1TK

Doba trvání

5 dní v rámci SP2. SP2 a SP3 budou probíhat souběžně. Z důvodu aktivace ZZ musí být v době zahájení SP3 ukončená veškerá stavební činnost v TÚ. Probíhat můžou pouze dokončovací práce.

Výluky kolejí

Dlouhodobá výluka koleje č. 1.

Výluky trakčního vedení

Bez výluky TV.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Dlouhodobá výluka nového ZZ koleje č. 1.

Jízda a způsob provázení vlaků

Jednokolejný provoz po TK č. 2 po dobu dlouhodobé výluky. V provozu obousměrný AB.

Omezení rychlosti

Okolo pracovních míst 50 km/h.

Dopravně-inženýrská opatření

Dopravní opatření nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků. Viz příložený výlukový grafikon v příloze této TZ a rozbor zpoždění v kapitole 4.5 dokumentu B.2 Dopravní a provozní technologie.

Stavební postup č. 4

Popis činnosti

- výstavba druhé poloviny propustků SO 14-57, SO 14-60 a SO 14-69 pod koleji č. 2
- úprava izolovaných styků (propojení stávajících a zřízení nových) ve stávající traťové koleji č. 2
- zrušení MP u mostu SO 14-22
- aktivace nového ZZ v TK č. 2 včetně prozkoušení funkčnosti ZZ a aktivace návazností SZZ a TZZ
 - PS 11-01 ŽST Havlíčkův Brod, navázání TZZ do SZZ
 - PS 11-02 ŽST Okrouhlice, navázání TZZ do SZZ
 - PS 12-01 Traťové zabezpečovací zařízení
- aktivace nových PZZ pro 2TK

Doba trvání

12 dní. Výstavba propustků 7 dní + souběžně činnosti v koleji č.2 (izol. styky,...). Aktivace ZZ – 5 dní. Při aktivaci ZZ musí být ukončená veškerá stavební činnost v TÚ. Probíhat můžou pouze dokončovací práce.

Výluky kolejí

Dlouhodobá výluka koleje č. 2.

Výluky trakčního vedení

Výluka TV v době zrušení MP při výstavbě propustků a při propojování a zrušení izolovaných styků.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Dlouhodobá výluka stávajícího ZZ koleje č. 2.

Jízda a způsob provázení vlaků

Jednokolejný provoz po TK č. 1 po dobu dlouhodobé výluky. V provozu obousměrný AB včetně PZZ.

Omezení rychlosti

Okolo pracovních míst 50 km/h.

Dopravně-inženýrská opatření

Dopravní opatření nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků. Viz příložený výlukový grafikon v příloze této TZ a rozbor zpoždění v kapitole 4.5 dokumentu B.2 Dopravní a provozní technologie.

Technologická přestávka

Popis činnosti

- příprava VTD ocelové konstrukce mostu, ložisek, mostních závěrů a výroba ocelové konstrukce
- zřízení násypu ze štěrkodrti a těžkého kamene - podkladu pro podpěrnou konstrukci, ochráněného silničními panely
- postavení dočasné podpěrné konstrukce pro osazení a zásun nového mostu se zavážecí dráhou a podpůrných konstrukcí pod první pole mostu pro zaparkování kolejového jeřábu EDK 750

Doba trvání

198 dní.

Výluky kolejí

Bez nároku na výluku.

Výluky trakčního vedení

Bez nároku na výluku.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez nároku na výluku.

Jízda a způsob provázení vlaků

Dvoukolejný provoz po TK č. 1 a 2.

Omezení rychlosti

V k.č.1 na mostě SO 14-13 a v k.č.2 na mostě SO 14-09 rychlost 50 km/h po celou dobu technologické přestávky.

Dopravně-inženýrská opatření

Dopravní opatření nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků. Viz příložený grafikon a rozbor zpoždění v kapitole 4.6 dokumentu B.2 Dopravní a provozní technologie.

Etapa 2

Přípravné práce

Popis činnosti

- Ochrana kabelů DOK ČD-T a SŽDC + DK 44 před započítáním výstavby základů TV u sudé koleje (TV č. 254, 256, 258, 260, 262 a 264) – PS 21 01 DOK a TK. Dále na propustku a mostě v žkm 230,269 a 230,408.
- Budou postaveny zbylé základy podpěr trakčního vedení u sudé koleje:
č. 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 40, 42, 44, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, K72, 72, 74, 76, 78, K78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100, 102, 104, 106, K108, 108, 110, 112, K112, 114, 116, 118, 120, 122, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140, 142, K144, 144, 146, 148, K148, 150, 152, 154, 156, 158, 160, 162, 170, 172, 174, 176, 178, 180, 182, K184, 184, 186, 208, 210, 212, 214, 216, 218, 224, 226, 228, 230, 232, 240, 242, 244, 246, 248, 250, K252, 252, 254, 256, K256, 258, 260, 262, 264, 266, 268, 270, 274, K274, 278, 280, 282, 284, K286, 286, 288, 290, K290, 292, 294, 296, 298, 300, 302, 304, K306, 306, 308, 310, 312, 314, 316, 318, 320, 322, 324, 326, K326, 328, 340, 342, 344, 346, 348, 350.

Doba trvání

50 dní – souběh s technologickou přestávkou

Výluky kolejí

Při výstavbě základů TV střídavé krátkodobé 8 hodinové výluky traťových kolejí č. 1 a 2 (v době 8:00 – 16:00 hod.). Ostatní práce bez nároku na výluky kolejí.

Výluky trakčního vedení

Při výstavbě základů TV střídavé krátkodobé 8 hodinové výluky traťových kolejí č. 1 a 2 (v době 8:00 – 16:00 hod.).

- **80** či **40** osmihodinových výluk dle počtu souprav pro betonáž základů TV,

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez nároku na výluky.

Dvoukolejný provoz po TK č. 1 a 2.

Omezení rychlosti

Okolo pracovních míst, v k.č.1 na mostě SO 14-13 a v k.č.2 na mostě SO 14-09 rychlost 50 km/h.

Dopravně-inženýrská opatření

Dopravní opatření nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků. Viz příložený výlukový grafikon v příloze této TZ a rozbor zpoždění v kapitole 4.5 dokumentu B.2 Dopravní a provozní technologie.

Stavební postup č. 5

Popis činnosti

- dočasné snesení trakčního vedení v koleji č. 2 mezi tr. sloupy č.188-220

- osazení první části nové ocelové konstrukce mostu na podpěrnou konstrukci pomocí mobilních jeřábů EDK 750
- přemístění dočasné podpěrné konstrukce pro zapatkování kolejového jeřábu EDK 750 pod druhé pole mostu
- osazení druhé části nové ocelové konstrukce mostu na podpěrnou konstrukci
- zpětná montáž trakčního vedení mezi sloupky 188-220

Doba trvání

4 dny

Výluky kolejí

Výluka TK č. 2.

2 krátkodobé výluky TK č. 1 (1x cca 2 hod. a 1 x cca 6 hod.) pro přípravu a samotné osazení ocelové NK na provizorní podpěry, při krátkodobé výluce trolejový odtah v koleji č. 1 ve vlakových pauzách 00:10 – 04:10.

Výluky trakčního vedení

TV vypnuto v TK č. 2.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez nároku na výluku.

Jízda a způsob provážení vlaků

Jednokolejný provoz po TK č. 1.

Omezení rychlosti

Okolo pracovních míst 50 km/h.

Dopravně-inženýrská opatření

Dopravní opatření nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků. Viz příložený výlukový grafikon v příloze této TZ a rozbor zpoždění v kapitole 4.5 dokumentu B.2 Dopravní a provozní technologie. V době krátkodobých nickolejových výluk provoz vyloučen (v době vlakových pauz v nočních hodinách, nákladní vlaky v této době pojedou se zpožděním po ukončení výluky (62620, 41358+41364, 49417, 64201, 67201)).

Stavební postup č. 6

Popis činnosti

- Částečná demontáž závěsného optického kabelu (nad stávající koleji č. 2 - SO 31-01.2 Havlíčkův Brod – Okrouhlice).
 - o Od výpravní budovy žst. Havlíčkův Brod po sudé straně kolejiště se začne s demontáží trasy samotného optického kabelu, který již v té době nebude v provozu. Demontáž bude provedena včetně všech armatur pro uchycení ZOK na trakčních podpěrách po sudé straně kolejiště až ke stávající traťové podpěře č. 196.
- Demontáž TV včetně stožárů a základů u stávající koleje č. 2 - SO 31-01.1 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, trakční vedení.
- Snesení provizorních přejezdových konstrukcí ve stávající koleji č. 2 SO 13-01 a SO 13-02 Železniční přejezdy.
- Snesení svršku stávající TK č. 2 – SO 11-01.

- Demolice nástupiště v zast. Havlíčkův Brod-Perknov u koleje č. 2 – SO 12-01.
- Výstavba zbytku nových základů TV u koleje č. 2, které nebyly zřízeny v rámci přípravných prací – SO 31-01.1 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, trakční vedení.
- Bude provedena betonáž zbývajících základů u sudé koleje, které nemohly být provedeny v předstihu z důvodu velkého směrového posunu obou tratových kolejí. Jedná se o základy podpěr č. 188, 190, 192, 194, 196, 198, 200, 202, 204, 206, 234, 236 a 238. Pokud bude betonáž provedena na začátku postupu je dostatek času pro zrání betonové směsi a následně pro montáž podpěr TV na tyto nové základy.
- Dokončení úprav a ochran DK 44 na straně sudé koleje (např. u SO 10-08 PHS v km 232,403 - 232,532 vpravo).
- Dokončení nové kabelizace v rámci SO 36-01 Nový kabel 6 kV, včetně zrušení provizorního protlaku na stranu TK č. 1 u SO 14-13 (most přes Sázavu), avšak až po dokončení přestavby mostu SO 14-13.
- Přestavba a rekonstrukce, včetně přepažení, části mostních objektů pod snesenou kolejí č. 2 SO 14-xy Mosty, propustky a zdi, kromě SO 14-61, SO 14-62 a SO 14-22, které již jsou touto dobou vyhotoveny, a kromě SO 14-13, který má postup viz níže.
- Rekonstrukce mostu přes Sázavu v koleji č. 2 (fáze 3 až 7 dle postupu výstavby tohoto SO) včetně natočení nového TV koleje č. 1 tak, aby nemohlo dojít ke kontaktu s výložníkem jeřábu (během fází 3A a 3B).
 - zřízení dočasných podpor pro zaparkování kolejového jeřábu EDK 750
 - odstranění stávající ocelové konstrukce v koleji č. 2 – nejprve v prvním poli, po přestavění dočasných podpor i v druhém poli
 - výkopy, demolice úložných prahů, částí závěrných zídek a křídel mostu v koleji č. 2
 - Osazení nových prefabrikovaných ŽB úložných prahů a částí závěrných zídek do malty na stávající podpěry, osazení přechodových prefabrikátů v předpolích mostu
 - Zhotovení ŽB ložiskových bločků
 - Zhotovení spřažené ŽB desky a krajní ŽB římsy a římsové zídky
 - příčný zásun nové NK do definitivní pozice
 - Osazení elastomerových ložisek
 - Demontáž dočasné podpěrné konstrukce
 - Osazení odvodňovačů
 - Srovnání průhybu mostů (balastní zatížení) a úprava podélné spáry mezi konstrukcemi
 - Osazení a dobetonování mostních závěrů
 - Zpětné zasypy v přechodové oblasti a dosypání svahových kuželů zeminou vhodnou do konstrukce železničního spodku, zrušení záporového pažení (odřezáním zápor pod úrovní kolejového lože), chemická stabilizace bude rozrušena čističkou kolejového lože
 - Osazení ocelového úhelníkového zábradlí
 - Osazení trakčního sloupu č. 222 a spojení v trakční bránu
 - Zhotovení revizního roštu a revizního žebříku
- Výstavba PHS u koleje č. 2: SO 10-02 PHS v km 226,145 - 226,358 vpravo; SO 10-03 PHS v km 228,261 - 228,307 vpravo; SO 10-05 PHS v km 229,472 - 229,607 vpravo; SO 10-06 PHS v km 231,342 - 231,415 vpravo; SO 10-07 PHS v km 232,032 - 232,433 vpravo; SO 10-08 PHS v km 232,403 - 232,532 vpravo
 - základy pro SO 10-02 se musejí zhotovit v předstihu před vybudováním trativodní rýhy a konstrukčních vrstev spodku v SO 11-02

- u objektu SO 10-05 je nutné zřízení zpevněného příkopu v rámci SO 11-02 a jeho dočasné zavezení včetně prohnutí za účelem zvětšení pracovní plochy, a to již před započatím výkopů pro patky PHS).
- Rekonstrukce železničního spodku koleje č. 2 - SO 11-02 Železniční spodek (u objektu SO 10-05 opětovné pročištění zpevněného příkopu).
- Dokončení SO 18-01: na straně koleje č. 2 nahrazení podkladní vrstvy z vyzískané drti novým materiálem, odvoz výzisku na skládku, zhotovení obrusné vrstvy vozovky z recyklovaného materiálu.
- Výstavba nového nástupiště u koleje č. 2 - SO 12-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, nástupiště, včetně přístřešků SO 22-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, přístřešky pro cestující a dalšího vybavení SO 24-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, orientační systém.
- Montáž elektro vybavení nového nástupiště u koleje č. 2 - PS 23-01 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, rozhlas; SO 36-02 Zast. Havlíčkův Brod-Perknov, úpravy rozvodů nn a osvětlení.
- Rekonstrukce železničního svršku koleje č. 2 - SO 11-01 Železniční svršek.
- Rekonstrukce části přejezdů v koleji č. 2 - SO 13-01 a SO 13-02 Železniční přejezdy.
- Montáž stožárů TV u koleje č. 2 na předem zřízené základy včetně všech systémů trakčního vedení nad sudou kolejí - SO 31-01.1 Havlíčkův Brod - Okrouhlice, trakční vedení.

Doba trvání

112 dní.

Výluky kolejí

Dlouhodobá výluka stávající koleje č. 2.

Krátkodobé (2 x 6 hodin) nickolejné výluky ve fázích 3A a 3B výstavby SO 14-13 (most přes Sázavu) za účelem odstranění stávající ocelové konstrukce v koleji č. 2, ve vlakových pauzách v době 23:00 - 5:00.

Výluky trakčního vedení

Dlouhodobá výluka TV ve stávající koleji č. 2.

Krátkodobé výluky TV v obou kolejích ve fázích 3A a 3B výstavby SO 14-13.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Dlouhodobá výluka ZZ stávající koleje č. 2 včetně všech PZZ.

V provozu nové ZZ v koleji č. 1 včetně PZZ v k.č. 1.

Při spojkování nové kabelové trasy 6 kV (zrušení provizorního protlaku na stranu TK č. 1 u SO 14-13 (most přes Sázavu)) krátkodobá (4 h) výluka celého ZZ. Výluka ZZ proběhne ve vlakové pauze v době od 00:10 - 04:10.

Jízda a způsob provázení vlaků

Jednokolejný provoz po nové TK č. 1 po dobu dlouhodobých výluk. V provozu obousměrný AB.

V době krátkodobých nickolejných výluk pro SO 14-13 provoz vyloučen.

V době připojování nových zařízení na napájení z nové trasy 6 kV provoz vyloučen (v době vlakových pauz v nočních hodinách, nákladní vlaky v této době pojedou se zpožděním po ukončení výluky (62620, 41358+41364, 49417, 64201, 67201)), případně v provozu telefonické dorozumívání.

Omezení rychlosti

V celé délce 50 km/h.

Dopravně-inženýrská opatření

Dopravní opatření nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků. Viz výlukový grafikon v příloze této TZ a rozbor zpoždění v kapitole 4.5 dokumentu B.2 Dopravní a provozní technologie. Po dobu dvou krátkodobých výluk pro SO 14-13 vlaky R 965 a Os 5931 budou nahrazeny autobusovou dopravou a vlak R 962 pojedí se zpožděním.

Stavební postup č. 7

Popis

- Aktivace nového ZZ v nové TK č. 2 včetně prozkoušení funkčnosti ZZ a aktivace návazností SZZ a TZZ
- PS 11-01 ŽST Havlíčkův Brod, navázání TZZ do SZZ
- PS 11-02 ŽST Okrouhlice, navázání TZZ do SZZ
- PS 12-01 Traťové zabezpečovací zařízení
- Aktivace nových PZZ pro obě koleje

Doba trvání

5 dní v rámci SP6. SP+ a SP7 budou probíhat souběžně. Z důvodu aktivace ZZ musí být v době zahájení SP5 ukončená veškerá stavební činnost v TÚ. Probíhat mohou pouze dokončovací práce.

Výluky kolejí

Dlouhodobá výluka koleje č. 2.

Výluky trakčního vedení

Bez výluky TV.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Dlouhodobá výluka nového ZZ koleje č. 2.

Jízda a způsob provázení vlaků

Jednokolejný provoz po TK č. 1 po dobu dlouhodobé výluky. V provozu obousměrný AB.

Omezení rychlosti

Okolo pracovních míst 50 km/h.

Dopravně-inženýrská opatření

Dopravní opatření nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků. Viz příložený výlukový grafikon v příloze této TZ a rozbor zpoždění v kapitole 4.5 dokumentu B.2 Dopravní a provozní technologie.

Dokončovací práce

Popis

Uvedení staveniště do původního stavu. Odstranění nedodělků a vad, dokončovací práce u všech SO a PS a práce bez nároku na výluky.

Úprava pojižděných ploch kolejnic bude provedena nejpozději do jednoho roku od zahájení zkušebního provozu. Tato činnost však již zasahuje mimo HMG stavby.

Doba trvání

101 dní.

Výluky kolejí

Bez nároku na výluky kolejí.

Výluky trakčního vedení

Bez nároku na výluky TV.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez nároku na výluky ZZ.

Dopravně-inženýrská opatření

Nejsou nutná.

11. Požadavky na výluky veřejné dopravy

Po dobu dlouhodobých výluk bude provoz na trati realizován vždy po jedné ze dvou kolejí obousměrně. Při krátkodobých výlukách bude provoz zcela vyloučen na obou kolejích, tyto se však navrhuji realizovat v době vlakových pauz v nočních hodinách. Ovlivněny během dlouhodobých výluk budou vlaky osobní dopravy mírně (zpoždění obvykle do 10 min), vlaky nákladní větší měrou; v nočních hodinách pak nákladní vlaky pojedou s několikahodinovým zpožděním (alternativně je možnost jejich provážení odklonem přes Českou Třebovou).

Ve 4 termínech (2 v SP1 a 2 v SP 4, krátkodobé 6 hodinové výluky pro SO 14-13) bude nutné zavedení NAD za jeden osobní vlak (5931) a za jeden rychlík (965). Náklady na NAD jsou zahrnuty v SO 00-00 Všeobecný objekt.

12. Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. v platném znění §5, odst. 1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst. 2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technickobezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7 v platném znění.

Ve stavbě nejsou zastoupeny objekty, které mají podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona charakter „určených technických zařízení“, jejichž technickou způsobilost navíc před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, kterým je v tomto případě Drážní úřad, sekce stavební, oblast Olomouc.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technickobezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č. 177/95 Sb. v platném znění, což bude uplatněno i v této stavbě.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technickobezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby.

Zkušební provoz se zavede po provedení technickobezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad. Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Při realizaci této stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC, ČD a dalších, některé stavební objekty, ihned po jejich dokončení (případně již po jejich jednotlivých částech v závislosti na postupu výstavby a v souladu s jejich obsahem – přechodné stavy, dočasný provoz,...) uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Obzvláště se toto týká stavebních objektů železničního svršku, nástupišť a přístřešků na nich, u nichž je nezbytně nutné ihned po jejich dokončení (i jejich částí) předat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před jejich úplným dokončením, aby byl zajištěn provoz a přeprava cestujících na staničních a traťové koleji.

13. Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

V rámci stavby jsou úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace řešeny v rámci příslušných stavebních objektů rekonstruované zastávky Havlíčkův Brod-Perknov.

Stávající výpravní budovy ve stanicích nejsou předmětem těchto stavebních úprav.

14. Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Výkopy, přiléhající k veřejným komunikacím, musí být opatřeny výstražnou dopravní značkou, za noci výstražným červeným světlem. Výstražná světla mohou být vzdálena od sebe nejvýše 50 m. Přes výkop hlubší než 0,5 m se musí zřídit bezpečné přechody o min. šířce 0,75 m. Přechody nad výkopem hlubokým do 1,5 m, musí být opatřeny oboustranným zábradlím o výšce 1,1 m. Pro pracovníky pracující ve výkopech musí být zřízen bezpečný sestup (výstup), okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu. Objekty, nacházející se v blízkosti výkopu, musí být v případě ohrožení zabezpečeny.

Provádět zemní práce v ochranném pásmu elektrických, plynových a jiných nebezpečných vedení, je možné za předpokladu, že budou učiněna opatření zabráňující nebezpečnému přiblížení pracovníků či strojů k těmto vedením.

Stěny výkopů musí být zajištěny proti sesutí. Zajištění se provádí pažením od hloubky větší než 1,3 m v zastavěném území. Výkop musí mít min. světlou šířku 0,8 m.

Při stavebních pracích lze používat stroje a zařízení, které svou konstrukcí, provedením a technickým stavem odpovídají předpisům k zajištění bezpečnosti práce. Stroje lze používat jen k účelům, pro které jsou technicky způsobilé v souladu s technickými ustanoveními danými výrobcem a technickými normami.

Při výstavbě musí být dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy. Veškeré práce musí být prováděny za dodržení příslušných norem SŽDC, ČSN, TNŽ, zásad a předpisů BOZP platných v době provádění prací, zejména pak je nutné dodržet ustanovení:

- vyhlášky Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ze dne 24. 8. 2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- ČSN EN 50110-1(2) ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhlášky č. 50/1978 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky, včetně její novely č. 98/1982 Sb.

Zvláště se pak zdůrazňuje:

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě.

Při stavebních pracích budou v jednotlivých místech stavby podle potřeby vymýceny náletové křoviny, které jsou v kolizi s navrženým řešením stavby. Vzhledem k současnému stavu vzrostlé zeleně, zjištěnému při pochůzkách, lze předpokládat odstraňování křovin a porostů jen v malém rozsahu.

15. Rozhodující termíny stavby

Zahájení stavby	15. 3. 2017
Ukončení stavby	30. 10. 2018
Délka trvání.....	595 dní

16. Přílohy

- Příloha č. 1 Přehledná situace M 1:10000
- Příloha č. 2 Postup výstavby – schémata
- Příloha č. 3 Časový postup prací – Harmonogram výstavby
- Příloha č. 4 Harmonogram výstavby PS a SO – nedokladováno
- Přílohy č. 5-12 Výlukový GVD

Praha, září 2016

Ing. Leoš Hromádko