


# ČISTOPIS DOKUMENTACE 11/2020

Výškový systém Bpv  
Souřadnicový systém S-JTSK

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:


Investor:  <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>	Objednatel: <b>Správa železnic, s.o.</b> Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	Korespondenční adresa: <b>Správa železnic, s.o.</b> Stavební správa západ Sokolovská 1955/278 190 00 Praha 9
--	--	--

Sdružení <b>MP+SP- Horažďovice - Koterov</b>	Společník ve sdružení a zpracovatel části dokumentace:  <b>SUDOP PRAHA</b> SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz
---	--

<b>METROPROJEKT Praha a.s.</b> Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 <b>METROPROJEKT</b>	Souprava číslo:
---	---	-----------------

HIP: <b>Ing. Jan Nosek</b> tel.: 296 154 221 Podpis: 	Název a účel díla: <b>Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň-Koterov (mimo)</b>
Specialista profese: <b>Ing. Miroslav Halama</b> Podpis: 	
Stupeň: <b>DUR</b>	

Zpracovatelské středisko: <b>S-60 DOPRAVNÍCH STAVEB</b> tel.: 296 154 247	Název části díla: <b>Souhrnná technická zpráva Zásady organizace výstavby</b>	<b>B B.8</b>
Vedoucí střediska: <b>Ing. Petr Zobal</b> Podpis: 		
Odpovědný projektant: <b>Ing. Miroslav Halama</b> Podpis: 		

Vypracoval: <b>Jiří Palas</b> Podpis:	Název přílohy: <b>Technická zpráva</b>	Změna:
Kontroloval: <b>Ing. Miroslav Halama</b> Podpis: 		Číslo příl.: <b>100</b>
Skart. znak: <b>V/2041</b>	Datum: <b>11/2020</b>	
Počet formátů: <b>12 x A4</b>	Měřítko: <b>-</b>	
IČD:	<b>18</b>	<b>7413</b>
	<b>02</b>	<b>08</b>
	<b>00</b>	<b>00</b>

Obsah:

<b>B.8</b>	<b>Zásady organizace výstavby.....</b>	<b>2</b>
a)	napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu .....	2
b)	přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy .....	3
c)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin .....	4
d)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště .....	7
e)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy .....	8
f)	základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin .....	8
g)	návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky apod.).....	9
h)	požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby.....	10

## B.8 Zásady organizace výstavby

Stavba **Modernizace trati Horažďovice předměstí (mimo) – Plzeň-Koterov (mimo)** je rozdělena do 13 stavebních úseků na hlavní trati Plzeň – České Budějovice (TÚ 0401) (úseky č. 02–14) a tří stavebních úseků na přípojných tratích (č. 51, 52, 53). V TÚ 0401 jsou řešeny úseky km 288,200–288,874; km 290,807–299,617; a km 304,052–343,653; celkem se tedy jedná o asi 50 km trati. Mezilehlé úseky (č. 03 a 05) již byly realizovány v rámci jiných investic (modernizace ŽST Horažďovice předměstí a ŽST Pačejov). Realizace stavby je naplánována v 6 stavebních etapách (viz bod g)).

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

Staveniště bude napojeno na stávající síť pozemních komunikací v okolí. Z hlediska technické infrastruktury klade realizace stavby nároky především na odběr elektrické energie, odběr pitné vody a odvod splaškových a dešťových vod.

#### Napojení na dopravní infrastrukturu

Pro dopravu materiálu a zařízení na staveniště bude využívána primárně silniční doprava. Komunikace pro stavbu lze rozdělit do čtyř kategorií:

1. **Dálnice a silnice I. až III. třídy**, které jsou ve vlastnictví a správě státu a kraje. Tyto komunikace by měly vyhovět i zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou.
2. **Místní a účelové komunikace** ve vlastnictví a správě obcí a organizací, výjimečně jednotlivců. Tyto komunikace jsou většinou zpevněné, jejich konstrukce ovšem na zvýšené zatížení dimenzována není a bude povinností stavby tyto cesty udržívat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu.
3. **Stávající polní a lesní cesty**, které jsou v drtivé většině nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské příp. lesní organizace. Tyto cesty si většinou vyžádají dodatečné povrchové úpravy (zpevnění) a po ukončení stavby zůstanou i nadále k používání.
4. **Nové staveništní komunikace** budované pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby ve většině případů sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. Některé z těchto cest, zpevňované pro potřeby stavby, budou po dohodě investora v zájmu správců nebo uživatelů ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).

Hlavními komunikacemi pro dopravu materiálu a zařízení do oblasti výstavby budou dálnice D5 a silnice I/19, I/20, I/22 a I/26. Podrobněji jsou komunikace stavby vyznačeny v situačních výkresech.

#### Napojení na technickou infrastrukturu

##### Dodávka elektrické energie

V průběhu výstavby bude docházet k odběru elektřiny v zařízeních staveniště pro potřeby pracovníků stavby (napájení spotřebičů a osvětlení v šatnách, skladech, kancelářích a další drobné spotřebě), k osvětlení staveniště a k napájení stavebních strojů. V železničních stanicích bude odběr elektrické energie realizován ze stávajících sítí uvnitř budov nebo ze zásuvkových stojanů v kolejišti, v traťových úsecích bude dodávka elektrické energie řešena přenosnými elektrocentrálami. Použité řešení bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.

##### Dodávka vody, odvod splaškových vod, hospodaření s dešťovou vodou

V průběhu výstavby bude nutné zajistit dodávku pitné vody pro hygienické potřeby pracovníků stavby (pitný režim, mytí rukou) a dodávku technologické vody pro provoz pracovních strojů a výstavbu

(provoz recyklační základny, kropení nezpevněných staveništních komunikací, čištění strojů a vozidel). V železničních stanicích bude pitná i užitková voda odebírána ze stávajících zdrojů, v traťových úsecích zajistí zhotovitel stavby dovážku vody v cisternách.

Na staveništi je navrženo použití buňkových chemických toalet. Splaškové vody budou v buňkách jímány a pravidelně odváženy.

Z hlediska hospodaření s dešťovou vodou bude na staveništi docházet především k jejímu vsakování. Ukáže-li se takové řešení jako nevhodné, bude voda ze staveniště řízeně odváděna do veřejné kanalizace. Při hospodaření s dešťovou vodou na staveništi musí být důsledně zabráněno možnosti její kontaminace chemickými látkami, které budou během výstavby používány, zejména ropnými látkami (viz bod c)). Při nakládání s dešťovou vodou na staveništi je nutné respektovat platnou legislativu, zejména zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

#### Dodávka plynu

Využití plynu není v rámci výstavby předpokládáno.

#### Napojení na telekomunikační síť

Pro komunikaci pracovníků stavby budou využívány mobilní telefony, výjimečně vysílačky. V železničních stanicích lze po projednání se Správou železnic využít pevné telefonní a datové linky.

### **b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy**

Způsoby dopravy mechanizace a materiálu do prostorů staveniště jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a stanovení optimálního způsobu dopravy bude věcí jednotlivých dodavatelů dle jejich potřeb.

Přístupy na staveniště a staveništní komunikace jsou vyznačeny v situačních výkresech, které jsou přiloženy samostatně. Zařízení staveniště (ZS) jsou navržena ve všech stavebních úsecích s ohledem na dostupnost vhodných ploch a polohu stavebních objektů; vjezd do ZS je navržen buď z přilehlé stávající komunikace (nachází-li se ZS v její blízkosti) nebo ze staveništní komunikace.

#### Zřizování staveništních komunikací

Založení staveništních komunikací a úpravy (zpevnění) polních a lesních cest je obecně navrženo provádět v 0. etapě (jako součást přípravných prací) před započítáním vlastních stavebních prací na trati a ve stanicích.

Je-li nutné překonat příkop nebo občasnou vodoteč, je pod staveništní komunikací (příp. nájezdovou rampou) zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí nebo zásyp provedený z hrubozrnného materiálu, který je dostatečně propustný a po dobu stavby nedojde k jeho zanesení.

#### Provizorní přejezdy

Pro potřeby stavby, z důvodů možného přístupu do různých částí kolejiště a ZS, je v řadě případů nutné přejíždět stávající či nové koleje, případně jejich rozvětvení. Přejezdy stávajících kolejí lze řešit několika způsoby:

- položením geotextilie a přesypání štěrkem (pokud jsou koleje po dobu stavebního postupu trvale pro kolejovou dopravu uzavřené)
- vložením výdřevy (u kolejí provozovaných),

- užitými přejezdovými panelovými prvky (doporučeno u kolejí provozovaných, kde četnost silniční staveništní dopravy je vyšší).

U nové koleje jsou tyto úpravy choulostivější, zde je pak doporučeno využít odpovídajících přejezdových konstrukcí, spíše než provést úpravy podle prvních dvou odrážek.

Provizorní přejezdy kolejí provozovaných je nutné pro přejíždění silničními vozidly chránit odpovídajícími dopravními a organizačními opatřeními, které jednak odbourají nutnost zřízení provizorního sdělovacího a zabezpečovacího zařízení na trati a ve stanici a jednak budou minimalizovat potřebu krátkodobých přerušení provozu příp. výluk. Tato opatření si stavba dohodne s drážním provozovatelem či provozovatelem vlečky.

Na trati jsou přejezdy, kde jejich uzavření může neúměrně prodloužit objízdné trasy, které mají dopad i do času i ceny veřejné autobusové dopravy. Uzavírky se týkají nejen stavební části, ale i části technologické – zabezpečení přejezdu pro železniční i silniční dopravu. Stavební část je obvykle záležitostí doby do 1 týdne. Zabezpečení trati je však složitější a dlouhodobější záležitost týkající se pokládky kabelů a povinného odzkoušení. Na řešené dvoukolejně trati je předpoklad zkracovat uzávěry přejezdů následujícím způsobem: při výluce traťového úseku ve stávající koleji bude na přejezdech v činnosti stávající PZZ; při budování nové (druhé) koleje budou přejezdy před uvedením do provozu vybaveny novým PZZ.

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

Během realizace stavby je nutné chránit okolí staveniště zejména před následujícími vlivy:

- proti znečišťování přilehlých komunikací a nadměrné prašnosti,
- proti hluku a vibracím,
- proti znečišťování podzemních i povrchových vod,
- proti poškození zeleně.

#### Vliv realizace stavby na životní prostředí

Problematika realizace stavby s určením příslušných opatření proti znečištění životního prostředí je podrobně zpracována v části dokumentace E.2.

V oblasti ochrany životního prostředí zadavatel a zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi postupuje s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržuje příslušné právní předpisy v platném znění, zejména:

- zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (zejména § 7–8 o ochraně a kácení dřevin),
- nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 350/2011 Sb., chemický zákon, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (zejména jde o definici chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb).

### Ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti

Tyto jevy budou v místě stavby eliminovány za použití následujících opatření:

- důsledné očištění dopravních prostředků (nekolejových vozidel stavby) před jejich výjezdem na veřejnou komunikaci;
- dojde-li ke znečištění komunikace, bezodkladné odstranění znečištění a uvedení komunikace do původního stavu, např. s použitím samosběrného vozu;
- zakrytí sypkého nákladu na vozidlech stavby plachtami;
- bude-li to účelné, zkrápění nezpevněných staveništních komunikací;
- zkrápění proti prašnosti během demoličních prací.

### Ochrana proti hluku a vibracím

Zhotovitel stavby bude provádět a zajistí stavbu tak, aby hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb vyhověla požadavkům stanoveným nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Nařízení stanovuje pro hluk ze stavební činnosti následující limity (zejm. § 11, § 12 a příloha č. 3, část B):

- v chráněných venkovních prostorech staveb:
  - od 7 do 21 h  $L_{Aeq,s}$  65 dB,
  - od 6 do 7 h a od 21 do 22 h  $L_{Aeq,s}$  60 dB,
  - od 22 do 6 h  $L_{Aeq,s}$  45 dB;
- v chráněných vnitřních prostorech staveb:
  - v pracovní dny
    - od 7 do 21 h  $L_{Aeq,s}$  55 dB,
    - od 6 do 7 h a od 21 do 22 h  $L_{Amax}$  40 dB,
    - od 22 do 6 h  $L_{Amax}$  30 dB,
  - ve dnech pracovního klidu
    - od 6 do 22 h  $L_{Amax}$  40 dB,
    - od 22 do 6 h  $L_{Amax}$  30 dB.

Hygienický limit vibrací (horizontální a vertikální) vztažený k době trvání vibrací  $T$  v chráněných vnitřních prostorech staveb je dle § 18 nařízení vyjádřený průměrnou váženou hodnotou:

- hladiny zrychlení vibrací  $L_{aw,T}$  75 dB, nebo
- hodnotou zrychlení vibrací  $a_{ew,T}$  0,0056 m/s<sup>2</sup>.

K těmto hodnotám se přiřazují korekce v závislosti na typu prostoru, denní době a povaze vibrací dle přílohy č. 5 nařízení.

### Ochrana proti znečišťování vody

Během výstavby musí být dodržována platná legislativa týkající se ochrany vod a hospodaření s látkami znečišťujícími vodu, zejména zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláška č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů. Pracovníci stavby musí být s těmito dokumenty seznámeni.

Riziko z hlediska znečištění vod představují především ropné látky, konkrétně pohonné hmoty, oleje a maziva pro stavební techniku. Doplnění těchto hmot bude probíhat na předem určených místech, která budou chráněna proti případnému úniku ropných látek do okolí. Skladování těchto látek

na staveništi se nepředpokládá, pokud k němu ovšem dojde, je nutné rovněž skladovací místo zabezpečit proti úniku látek do okolí. Znečištění vod ropnými látkami bude dále předcházeno: 1) kontrolami stavební techniky, zda nedochází k úniku těchto látek, 2) použitím předčišťovacího zařízení na odpadní vody vzniklé při mytí stavební techniky.

#### Ochrana stávající zeleně a půdy

Při provádění stavebních prací bude postupováno v souladu s technickými normami z řady ČSN 83 90 *Technologie vegetačních úprav v krajině*. Zejména se jedná o následující normy:

- ČSN 83 9011 Práce s půdou,
- ČSN 83 9021 Rostliny a jejich výsadba,
- ČSN 83 9031 Travníky a jejich zakládání,
- ČSN 83 9041 Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce,
- ČSN 83 9051 Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy,
- ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

#### Požadavky na asanace

Stavba nevytváří požadavky na asanace.

#### Požadavky na demolice

Demolice v souvislosti s realizací stavby řeší část dokumentace D.2.2.5. V jednotlivých stavebních úsecích je plánována demolice následujících objektů:

- SÚ **04** Horažďovice předm. – Pačejov: přístřešky v zast. Velký Bor, strážní domek č.p. 78 Velký Bor;
- SÚ **06** Pačejov – Nepomuk: čekárna a přístřešek v zast. Nekvasovy;
- SÚ **07** ŽST Nepomuk: stavědla St.1 a St.2, skladiště, kiosek, truhlárna p.č. 69/2 k.ú. Dvorec, studna p.č. 133/5 k.ú. Dvorec;
- SÚ **08** Nepomuk – Blovice: čekárna zast. Srby, skladiště zast. Ždírec u Plzně, domek p.č. 197 k.ú. Vlčice u Blovic, strážní domek č.p. 31 Blovice;
- SÚ **09** ŽST Blovice: stavědlo St.1, dům p.č. 259 k.ú. Blovice, strážní domek č.p. 182 Blovice;
- SÚ **11** ŽST Nezvěstice: garáž p.č. 314, sklad p.č. 469, studna p.č. 670/24, vodárna p.č. 290/4, vše k.ú. Nezvěstice;
- SO **12** Nezvěstice – Starý Plzenec: budovy p.č. 274 k.ú. Štáhlavy, stávající provozní budova TNS Nezvěstice;
- SO **13** ŽST Starý Plzenec: objekt p.č. 264/2 k.ú. Starý Plzenec.

#### Požadavky na kácení dřevin

Kácení dřevin řeší stavební objekt SO 90-83-01 Kácení zeleně. V důsledku realizace stavby je celkově navrženo k vykácení 2 552 ks stromů s obvodem kmene rovným nebo větším než 80 cm a zapojené porosty o celkové ploše 176 050 m<sup>2</sup>. Dřeviny, které nejsou navrženy ke kácení, budou během výstavby chráněny v souladu s ČSN 83 9061.



#### d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Plocha určená k dočasnému nebo trvalému záboru je vyčíslena a společně se seznamem pozemků uvedena v majetkoprávní části dokumentace (E.5.2). Stavba bude v jednotlivých katastrálních územích vyžadovat následující plochu záboru:

katastrální území	zábor [m <sup>2</sup> ]		
	trvalý	dočasný	
		nad 1 rok	do 1 roku
<b>Babín u Horažďovic</b>	429	1 261	0
<b>Blovice</b>	71 950	25 119	9 560
<b>Bručná</b>	0	1 866	0
<b>Dvorec</b>	71 705	25 218	6 655
<b>Horažďovice</b>	12 093	28 997	655
<b>Horažďovická Lhota</b>	20 210	23 327	4 100
<b>Hradiště u Blovic</b>	735	2 592	210
<b>Jetenovice</b>	4 378	22 736	2 037
<b>Klášter u Nepomuka</b>	7 775	5 545	456
<b>Koterov</b>	8 317	5 771	195
<b>Kovčín</b>	9 358	17 382	656
<b>Maňovice</b>	6 418	24 876	120
<b>Měcholupy u Blovic</b>	10 266	6 764	141
<b>Milčice</b>	289	2 743	0
<b>Mileč</b>	7 513	26 905	102
<b>Nekvasovy</b>	11 814	32 583	300
<b>Nezvěstice</b>	72 420	16 941	2 400
<b>Olešná u Nezvěstic</b>	6 342	6 665	193
<b>Olšany u Kvášňovic</b>	0	5 488	0
<b>Pačejov</b>	3 263	17 462	519
<b>Sedlec u Starého Plzeňce</b>	9 009	1 672	1 707
<b>Srby nad Úslavou</b>	55 612	20 785	5 202
<b>Starý Plzenec</b>	70 741	34 054	19 700
<b>Štáhlavice</b>	9 352	10 023	68
<b>Štáhlavy</b>	28 248	35 706	9 902
<b>Třebčice</b>	8 505	14 666	2 745
<b>Velký Bor u Horažďovic</b>	53 800	53 120	9 625
<b>Vlčice u Blovic</b>	18 029	26 722	896
<b>Vrčeň</b>	416	505	0
<b>Záhoří u Milče</b>	1 238	2 985	0
<b>Zdemyslice</b>	57 904	23 941	3 004
<b>Žákava</b>	34 993	16 289	496
<b>Ždírec u Blovic</b>	35 198	17 352	5 373
<b>Žďár u Blovic</b>	12 344	15 166	1 621
<b>Želvice</b>	135	3 962	0
<b>Celkem</b>	<b>720 799</b>	<b>577 189</b>	<b>88 638</b>



### e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Během výstavby dojde v různých stavebních etapách k dočasnému omezení silniční dopravy, včetně pohybu chodců, zejména na železničních přejezdech a přechodech. V místech, kde to bude účelné (zejména železniční přejezdy v intravilánu – Nepomuk, Srby, Vlčice u Blovic, Blovice, Zdemyslice, Štáhlavy, Starý Plzenec), budou přes trať zřízeny provizorní přechody. Přechody budou splňovat požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Provizorní pěší komunikace v této stavbě nejsou navrženy.

Provizorní přístupy na nástupiště budou šířky 2 až 3 m, přístupový pruh bude vyznačen reflexní páskou nebo ohraničen přenosnými zábranami (ze sortimentu komerčně dodávaných prvků nebo zhotovenými přímo na stavbě např. z dřevěných prken, trámů a fošen). Povrch přístupů bude rovný, bez překážek, v případě nutnosti zachování schůdnosti upraven buď posypem drobným štěrkem (frakce do 16 mm) nebo výdřevou z prken, fošen nebo pochozích desek. Navedení cestujících správným směrem bude označeno prostřednictvím informačních tabulí a směrových šipek.

### f) základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Bilance zemních prací je v jednotlivých stavebních úsecích následující:

SÚ	objem zeminy [tis. m <sup>3</sup> ]		
	vytěženo – opětovné použití	vytěženo – likvidace	násyp – dovážka
02	-	4	-
03	-	-	-
04	109	-	86
05	-	-	-
06	61	27	13
07	22	2	12
08	79	193	44
09	8	20	2
10	183	3	24
11	24	31	7
12	79	193	44
13	8	19	2
14	183	3	24
51	-	-	-
52	-	41	10
53	1	4	-
Σ	757	540	268

Bilance zemních prací je předpokládána s přebytkem výkopové zeminy. Zdrojem výkopové zeminy jsou zejména objekty železničního spodku, kde jednak dochází k rozšiřování tělesa železniční trati vzhledem k novostavbě druhé traťové koleje, jednak jsou v některých úsecích navrženy úpravy směrového vedení trati, které vyžadují terénní úpravy.

Zemina, se kterou bude během výstavby manipulováno, bude dočasně skladována v mezideponiích. K uložení likvidované vytěžené zeminy budou sloužit trvalé deponie. Umístění mezideponií a trvalých deponií je patrné ze situačních výkresů, které jsou připojeny jako přílohy k této části.

Manipulace se zeminou bude prováděna především pomocí stavební techniky a silničních nákladních vozidel. V případě potřeby přesunu zeminy na delší vzdálenosti lze uvažovat také její přesun po železnici.

### Nakládání s ornici

Na rozdíl od ostatní těžené zeminy není možné ornici navážet na vysoké haldy, jelikož by došlo k jejímu znehodnocení. Tvar haldy (řez) pro uložení ornice je doporučen lichoběžníkový nebo trojúhelníkový. Doporučená výška haldy je 2 m (max. 3 m), sklon svahů v úhlu cca 45 stupňů. Takto deponovaná ornice se po dobu uložení udržuje v bezplevelném stavu (obvykle chemické ošetření postřikem).

Pro mezideponie ornice jsou v dokumentaci zakreslena samostatná úložiště (vyčleněné plochy), aby nedošlo k znečištění nebo promíchání ornice s jiným materiálem.

Ornice je deponována pro zpětné použití na svahy železničního a silničního zemního tělesa, na uvedení staveništních komunikací a ZS do původního stavu a na rekultivaci případných trvalých deponií (v rámci této stavby zatím nebyly žádné vytipovány ani navrženy). Nadbytečné množství bude (dle požadavku a určení příslušného orgánu ŽP) odvezeno na předepsanou lokalitu nebo (rovněž dle rozhodnutí orgánu ŽP) rozhrnuto na sousední pozemky ZPF.

Doba uložení (deponie) ornice je pro tuto stavbu (s ohledem na její velké množství a předpoklad zpětného použití na drážních a silničních tělesech) určena nad 1 rok. Doba zahrnuje čas na výstavbu železničních a silničních přeložek (cca 6 měsíců), vyklizení ZS a staveništních komunikací (cca 3 měsíce), období zimní přestávky, kdy není vhodné s ornici manipulovat, resp. ji převážet a ukládat (3 měsíce – prosinec, leden, únor) a další cca 3 měsíce na rozvoz do jiných lokalit nebo rozhrnutí na sousední pozemky.

### **g) návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky apod.)**

Etapizace výstavby je navržena následovně:

- **0. etapa:** přípravné práce (výřezy křovin a kácení, sejmutí ornice, výstavba staveništních komunikací);
- **1. etapa:** zemní práce (násypy, výkopy) na přeložkách trati, v místech přidání druhé koleje a na nových či překládaných pozemních komunikacích; provoz na železnici bez omezení;
- **2. etapa:** práce v traťových úsecích (jedna z kolejí) Horažďovice předm. – Nepomuk (mimo ŽST Pačejov), v lichých částech ŽST Nezvěstice a ŽST Blovice;
- **3. etapa:** práce v traťových úsecích (druhá kolej) Horažďovice předm. – Nepomuk (mimo ŽST Pačejov), v sudé části ŽST Nezvěstice; zdvoukolejnění úseku Nepomuk – Blovice vč. sudé části ŽST Blovice, zdvoukolejnění úseku Starý Plzenec – Plzeň-Koterov vč. kompletní ŽST Starý Plzenec;
- **4. etapa:** zdvoukolejnění úseku Blovice – Starý Plzenec vč. kompletní ŽST Nezvěstice, dokončení prací v traťových úsecích (první kolej) Horažďovice předm. – Nepomuk (mimo ŽST Pačejov);
- **5. etapa:** práce na zabezpečovacím systému ETCS;
- **6. etapa:** dokončovací práce (opravy, nedodělky, úklid, zkoušky).

Časový plán prací, v němž jsou uvedeny podrobnější informace, je připojen samostatně jako příloha č. 300 k této části dokumentace.

## **h) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby**

### Postupné uvádění do provozu

Provoz na železniční trati může být v omezeném rozsahu (po jedné koleji) po celou dobu výstavby zachován v úseku Horažďovice předm. – Nepomuk, který je již ve stávajícím stavu dvoukolejný. Během 1. a 2. etapy dojde ke stavebním pracím v traťové koleji (TK) 2 v úseku Horažďovice předměstí – Pačejov a TK 1 v úseku Pačejov – Nepomuk. Doprava bude v těchto etapách provozována po kolejích, ve kterých nebudou probíhat stavební práce. Po zkoušce a opětovné aktivaci stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) bude zahájena 3. etapa, během které budou stavební práce prováděny v TK 1 Horažďovice předm. – Pačejov a v TK 2 Pačejov – Nepomuk. Dvoukolejný provoz bude v úseku Horažďovice předm. – Pačejov obnoven po aktivaci nového TZZ po skončení 4. etapy.

V jednokolejných úsecích Nepomuk – Blovice a Starý Plzenec – Plzeň-Koterov budou stavební práce probíhat ve 3. etapě, přičemž po jejím skončení dojde k aktivaci nového TZZ a na trati bude možno v omezeném rozsahu obnovit dopravu. Obdobně v jednokolejním úseku Blovice – Starý Plzenec budou práce probíhat ve 4. etapě a obnovení provozu bude možné po jejím skončení po aktivaci nového TZZ.

Plnohodnotný provoz v režimu ETCS bude na trati zahájen po skončení 5. etapy.

### Průběh a způsob přípravy a realizace výstavby

Během výstavby je nutné dodržovat předepsané technologické postupy a dodržovat veškerou platnou legislativu zejména v následujících oblastech:

- ochrana okolí staveniště před vlivy stavby (popsáno v bodě c))
- dopravně-inženýrská opatření (DIO), výluky veřejné dopravy
- bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništi (BOZP)
- technologie výstavby a kvalita

Z hlediska **DIO a výluk veřejné dopravy** je žádoucí, aby vlivem realizace stavby došlo k co nejmenšímu zásahu do dopravy na pozemních komunikacích v okolí staveniště, a k co nejmenšímu omezení provozu na trati. Uzavírky na pozemních komunikacích, ke kterým dojde v důsledku stavebních prací na přejezdech a mostních objektech, jsou uvedeny v příloze 600 této části dokumentace společně s návrhem objízdných tras. K omezení dopravy na železniční trati dojde ve 3. etapě, kdy bude zcela vyloučena osobní doprava v úseku Nepomuk – Plzeň na hlavní trati a v úseku Nepomuk – Kasejovice na trati do Blatné; dále ve 4. etapě, kdy bude vyloučena osobní doprava v úseku Blovice – Plzeň na hlavní trati a v úseku Nezvěstice – Příkosice na trati do Rokycan, přičemž rychlíky ze směru Strakonice budou nadále ukončeny v ŽST Nepomuk. Podrobnější informace jsou uvedeny v příloze 300 této části dokumentace.

Z hlediska **BOZP** je nutné zajistit:

- informovanost pracovníků stavby o zásadách BOZP, sestavení plánu BOZP,
- vybavení pracovníků vhodnými pracovními nástroji a ochrannými prostředky a vybavením,
- dodržování hygienických podmínek (mytí rukou, přístup k toaletám, pitný režim),
- dodržování bezpečnostních zásad, vykonávání kvalifikovaných činností pouze povolanými osobami, bezpečnostní dozor,
- budou-li na pracovišti působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, povolání koordinátora bezpečnosti,
- vytyčení a označení podzemních elektrických vedení před zahájením výkopových prací, označení elektrických rozvaděčů a zařízení,

- zabezpečení staveniště proti vniknutí nepovolaných osob, zamezení manipulace s nebezpečnými látkami a zařízeními nepovolanými osobami.

Právní rámec pro BOZP tvoří zejména tyto dokumenty:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 390/2021 Sb., o bližších podmínkách poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků,
- předpis 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 státní organizací Správa železnic“ ve znění změny č. 1.

V oblasti **technologických postupů a kvality** je nutné dbát na dodržení předepsaných postupů při veškeré stavební činnosti (zemních pracích, zakládání konstrukcí, betonáži, výstavbě pozemních objektů, pokládce vozovek, pokládce kolejového lože a kolejového svršku a dalších činnostech). Zejména se jedná o dodržování zásad v následujících kategoriích:

- jakost materiálů a technologie výroby
- zohlednění povětrnostních podmínek (vliv teplotních extrémů, vody a větru na chování materiálů a konstrukcí)
- kvalifikace pracovníků stavby
- je-li třeba, technicko-bezpečnostní zkouška objektů a zařízení před jejich uvedením do provozu

Obecně je vždy nutno postupovat v souladu s dotčenou legislativou a technickými normami; podrobnější informace k tomuto tématu jsou uvedeny v dokumentaci jednotlivých objektů a zařízení. Za dodržení technologických postupů a kvality zodpovídá zhotovitel stavby.