

STAVBA:

Rekonstrukce mostu v km 183,323 trati Chomutov - Cheb


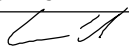
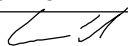
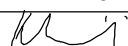
OBJEDNATEL:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

 dipont DIPONT s.r.o. projektová a inženýrská činnost U Cukrovaru 509/4, 400 07 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724			Zakázka: D13047	Datum: 04/2014
ODP. PROJEKTANT STAVBY	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	PROJEKT
ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	ING. MARTIN KLOMÍNSKÝ	Měřítko:	
			Formát:	
STAVBA: Rekonstrukce mostu v km 183,323 trati Chomutov - Cheb			Část: F.1	Paré:
PŘÍLOHA: TECHNICKÁ ZPRÁVA POV			Příloha:	

1	Charakteristika staveniště	2
1.1	Zařízení staveniště.....	2
2	Využití objektů	3
3	Možnosti napojení na inženýrské a dopravní sítě	3
4	Dopravní trasy	3
5	Zabezpečení ochranných pásem a objektů.....	3
6	Zvláštní opatření.....	4
7	Vliv provádění stavby na životní prostředí.....	4
8	Postup výstavby, uvádění do provozu	5
9	Bezpečnost práce.....	6
10	Přílohy	7
10.1	Harmonogram výstavby.....	7

1 Charakteristika staveniště

Stavba se nachází na stávající železniční trati Chomutov – Cheb, TÚ 0112 Chomutov záp. zhlaví (mimo) – Cheb (klášterecké staničení), DÚ 22 Dalovice – Karlovy Vary. Most leží ve staničním obvodu. Stavba se nachází na pozemcích p. č. 475/2, 476/3, 475/1, 508/2 v k. ú. Dalovice (624 586) a na pozemku p. č. 758 v k. ú. Bohatice (663 581). Sousedními pozemky stavby jsou pozemky p. č. 519/1 a 474/3 v k. ú. Dalovice a pozemky p. č. 757 a 751 v k. ú. Bohatice. Sousední pozemek p. č. 751 je chráněn – zemědělský půdní fond. Ostatní pozemky stavby a sousední pozemky nejsou předmětem ochrany. V km 183,525 (kolej č. 1) a v km 183,529 (kolej č. 2) končí úprava železničního svršku v podobě trhání koleje a výměny železničního svršku. Dále následuje již jen úprava geometrické polohy koleje podbitím až do km 184,117 (kolej č. 1) a km 184,121 (kolej č. 2). V tomto prostoru prochází kolej přes pozemky p. č. 476/3 v k. ú. Dalovice a p. č. 585 v k. ú. Bohatice.

Stavba se nachází v extravilánu západně od obce Dalovice, částečně v obvodu železniční stanice Dalovice, částečně v širé trati Chomutov - Cheb, most ve staničení 183,323 této trati, ve svažitém terénu, který klesá od západu k východu k obci Dalovice. Přístupová cesta je po železniční trati a po místní komunikaci z obcí Dalovice a Bohatice.

Po dobu stavby bude uzavřena místní komunikace procházející pod mostem pro veškerý provoz. Stavba bude přístupná po této komunikaci a po železniční trati. Průjezd vozidel pod mostem je omezen světlou výškou stávající konstrukce (viz výkres stávajícího stavu). Vzhledem k tomu je nutné přizpůsobit také umístění zařízení staveniště (viz níže – bude umístěno na pozemku, se kterým má právo hospodařit SŽDC, s. o.), skladovací plochy materiálu a příjezd vozidel stavby a dalších dodavatelů pro jednotlivé fáze výstavby.

V místě stavby se nacházejí inženýrské sítě:

- vodovod LT 300, Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a. s.,
- společná trasa TK + DOK + HDPE + zab. zař., ČD – Telematika a SŽDC OŘ UL SSZT,
- nefunkční plynovod, RWE Distribuční služby, s. r. o.

V prostoru staveniště se dále nachází trakční vedení železniční trati včetně vystrojení. Při pracích v prostoru trakčního vedení a jeho součástí je třeba dbát maximální bezpečnosti.

Bude nutné vytvořit vhodné podmínky pro demolici nosné konstrukce vlečkového mostu. Demolice nosné konstrukce bude provedena v rámci přípravných prací před první výlukou trati. Při ani po demolici nosné konstrukce vlečkového mostu nesmí dojít k omezení provozu na přilehlé koleji č. 1.

1.1 Zařízení staveniště

Pro provádění stavební prací nebude nutné budovat rozsáhlé zařízení staveniště. Odtěžené hmoty budou ihned nakládány a odváženy na skládky nebo určená místa. Materiály pro stavbu budou přivezeny těsně před zabudováním a nebude nutné je na staveništi skladovat delší dobu.

Plocha pro zařízení staveniště bude vybraná zhotovitelem a po dohodě s TDI (bude umístěno na pozemku, se kterým má právo hospodařit SŽDC, s. o.). Při výstavbě je nutné respektovat všechny podmínky zástupců DOSS. Na uvedené ploše budou umístěny stavební buňky, které budou sloužit jako šatna, kancelář stavbyvedoucího a uzamykatelný sklad nářadí a drobného materiálu. Skladování materiálu

na této ploše bude možné v množství dostatečném pro potřeby této stavby. Pozemek p. č. 476/3 nebude využit pro umístění zařízení staveniště.

2 Využití objektů

Stávající most bude ve dvou fázích výstavby postupně zbourán a nahrazen novým. V první etapě výstavby bude provedena demolice části stávajícího mostu pod kolejí č. 2, kolej č. 1 bude nadále provozována na stávající mostní konstrukci. V místě stavby se nenachází žádné další objekty, které by bylo možné využít v rámci výstavby.

3 Možnosti napojení na inženýrské a dopravní sítě

V místě stavby se nachází několik inženýrských sítí (viz výše). Pro napojení potřebných zdrojů energie je nutné jednat se správci těchto sítí, případně se zástupci obce Dalovice.

4 Dopravní trasy

Stavba bude přístupná po místní komunikaci mezi obcemi Dalovice a Bohatice a po železniční trati. Místní komunikace bude po dobu stavby uzavřena pro veškerý provoz.

5 Zabezpečení ochranných pásem a objektů

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Chomutov – Cheb.

Dále budou dotčena ochranná pásma všech inženýrských sítí, které se nacházejí v těsné blízkosti stavby:

- vodovod LT 300, Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a. s.,
- společná trasa TK + DOK + HDPE + zab. zař., ČD – Telematika a SŽDC OŘ UL SSZT,
- trakční vedení, SŽDC OŘ UL SEE.

V místě stavby se nachází také odstavený nefunkční VTL plynovod DN 150 (krytí plynovodu cca 1 m), na který již v současné době neuplatňuje správce ochranné ani bezpečnostní pásmo a pro nové stavby nestanovuje žádné odstupové vzdálenosti. Při provádění prací v blízkosti odstaveného VTL plynovodu požaduje správce dbát zvýšené opatrnosti, neboť v odstaveném VTL plynovodu je při mechanickém poškození plynovodu možnost vzniku výbušné směsi. V případě nutnosti odstranění odstavených VTL plynovodů souhlasí správce s vyříznutím potřebné části tohoto nefunkčního VTL plynovodu. Před odstraněním je nutno provést ověření koncentrace ovzduší v potrubí. Tyto práce smí provést výhradně společnost RWE Distribuční služby, s.r.o. Více také viz stanovisko správce v dokladové části dokumentace.

Ostatní inženýrské sítě, u kterých je v dokladové části uvedeno „dojde ke střetu“, jsou v takové vzdálenosti od stavby, než nedojde k dotčení jejich ochranného pásma.

Stavba se nenachází v žádném chráněném území, umístění stavby je ve vzdálenosti delší než 50 m od hranice lesa, nedojde k dotčení chráněných ložiskových území a stavba se nenachází na poddolovaném území.

Pro zajištění přístupu na stavbu a manipulaci s materiály a konstrukcemi v místě stavby není nutné provádět kácení stromů, v případě potřeby bude provedeno mycení křovin a náletů v dotčeném prostoru. Rozsah mycení bude menší než 40 m².

6 Zvláštní opatření

Před zahájením prací je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí, které se v oblasti stavby nacházejí. Po vytyčení je nutné provést jejich odhalení (odhalení bude provedené jen v případě nutnosti – tzn. jestliže budou kolidovat se stavbou) a po celou dobu výstavby dbát zvýšené opatrnosti při provádění prací v blízkosti těchto sítí.

Pažení koleje bude prováděno v každé fázi výstavby v rámci výluky. Práce na pažící stěně je třeba provádět s maximální opatrností zejména s ohledem na provozovanou sousední kolej a přítomnost trakčního vedení. V 1. etapě bude rub pažící stěny vzdálen 1,8 od osy provozované koleje č. 1. Při výkopu stavební jámy je nutné průběžně kontrolovat stav a tvar pažící konstrukce. Během prací je nutné průběžně vyhodnocovat stav sousedních objektů a pažící konstrukce. Během prací nesmí dojít k poruchám na sousedních provozovaných kolejích a mostních konstrukcích pod nimi (dle příslušné fáze výstavby).

Po celou dobu výstavby části mostu pod kolejí č. 2 bude zajištěno vedení v rámci objektu SO 03. Bourací a výkopové práce a osazování jednotlivých prefabrikátů bude plánováno a prováděno s ohledem na přítomnost tohoto provizorního převedení.

Přívoz prefabrikovaných částí konstrukce mostu bude koordinován s podmínkami na stavbě, zejména s ohledem na fázi výstavby a prostorové možnosti. Osazování těchto prefabrikátů bude prováděno s maximální opatrností zejména v blízkosti provizorního zajištění kabelů (SO 03) a trakčního vedení.

Žádná další zvláštní opatření nejsou uvažována.

7 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními TKP staveb státních drah, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Po skončení stavby zhotovitel uvede staveniště do původního stavu. Po uvedení stavby do provozu budou emisní a hlukové poměry srovnatelné se stávajícím stavem, není proto nutno provádět žádná speciální opatření.

8 Postup výstavby, uvádění do provozu

Výstavba mostu je rozdělena na dvě etapy tak, aby po celou dobu stavby byla provozována min. 1 kolej procházející stavbou. Před započítáním výluk budou provedeny přípravné práce, které budou zahrnovat zejména uzavření místní komunikace procházející pod mostem, zřízení zařízení staveniště, vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby a snesení nosné konstrukce sousedního vlečkového mostu. První etapa výstavby bude zahrnovat práce v koleji č. 2. Ve výluce bude snesen železniční svršek koleje č. 2 a stávající konstrukce mostu pod touto kolejí. Následně bude postavena nová část mostu a železniční svršek koleje č. 2, převeden provoz na tuto kolej a zahájena výluka v koleji č. 1, kde proběhnou obdobné práce jako v první etapě výstavby. Po dobu výluky budou platit také opatření na trakčním vedení, které řeší samostatný stavební objekt. Pro úpravy na trakčním vedení je zapotřebí jedna noční výluka před zahájením samotných nepřetržitých výluk.

Dle zpracovaného harmonogramu se předpokládají výluky 40 N pro každou etapu výstavby, navíc 1 noční výluka pro úpravy TV. Na konci výstavby budou úpravy TV provedeny v zákrytu výluky 40 N. Přesný termín stavby určí stavebník a bude odpovídat ročnímu plánu výluk. V příloze této zprávy je uveden podrobný časový rozpis jednotlivých prací, jak jej předpokládá projektant. Vzhledem k omezené době pro výluku je nutné počítat s pracovním režimem 24 hod. Je možné přerozdělit časové intervaly pro jednotlivé úkony podle možností a zkušeností zhotovitele, celková délka pro výluku je neměnná.

Předpokládaný termín zahájení stavby je 09/2014, předpokládaný termín dokončení stavby je 11/2015. Samotné výluky kolejí jsou předpokládány 40 + 40 dní nepřetržité.

Postup prací bude rozdělen na práce ve výlukách a mimo výluky trati, jednotlivé práce se mohou po dobu výstavby prolínat.

Přípravné práce (8 dní):

- uzavření komunikace, zřízení zařízení staveniště, vytyčení a zajištění inženýrských sítí (2 dny),
- frézování komunikace (1 den),
- demolice nosné konstrukce vlečkového mostu (6 dní).

Noční výluka před nepřetržitou výlukou:

- úpravy trakčního vedení (SO 05).

Výluka 40 N pro první fázi výstavby:

- odstranění koleje č. 2 v celém úseku (3 dny),
- zajištění kabelů SO 03 (3 dny),
- pažení, výkopy, demolice části stávajícího mostu pod kolejí č. 2 (6 dní),
- zlepšení podloží (3 dny),
- výstavba nové konstrukce mostu pod kolejí č. 2 (25 dní včetně ZKPP),

- zásypy přechodových oblastí nového mostu, ZKPP,
- štěrkové lože, přeložení kabelů do definitivní polohy (SO 03), pražce, kolej (6 dní).

Práce mezi výlukami (3 dny):

- osazení zábradlí na nové části mostu.

Výluka 40 N pro druhou fázi výstavby:

- odstranění koleje č. 1 v celém úseku (3 dny),
- pažení, výkopy, demolice části stávajícího mostu pod kolejí č. 2 (6 dní),
- zlepšení podloží (2 dny),
- výstavba nové konstrukce mostu pod kolejí č. 2 (26 dní včetně ZKPP),
- zásypy přechodových oblastí nového mostu, ZKPP,
- štěrkové lože, pražce, kolej (6 dní),
- úpravy trakčního vedení (SO 05) (1 den).

Práce po skončení druhé výluky:

- osazení zábradlí na druhé části nového mostu (1 den),
- vodovod (SO 04) (3 dny),
- úpravy komunikace (5 dní),
- dokončovací práce (3 dny).

Podrobný harmonogram prací je součástí přílohy 1 této zprávy.

Podrobné řešení dopravních opatření souvisejících s uzavřením místní komunikace je uvedeno v příloze F.2.

9 Bezpečnost práce

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, Zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce, Nařízení vlády č. 591/2006 – o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a zákon č. 309/2006 Sb., který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy.

Pracoviště musí být vybavena lékárníčkami první pomoci, na vývěskách musí být uvedeny základní bezpečnostní předpisy a dále nezbytná telefonní čísla na záchrannou službu, policii, inspektorát bezpečnosti práce, požárníky.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou při tom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započatím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Je nutné spolupracovat s příslušnými složkami správců vedení a inženýrských sítí a se všemi subdodavateli tak, aby prvořadou otázkou související s výstavbou bylo dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Před zahájením prací v blízkosti vedení je nutné si vyžádat vyjádření a dozor správců těchto vedení k pohybu mechanismů a činnosti stavby.

Poučení pracovníků – před a při zahájení stavby musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby.

Školení pracovníků – pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování. Na stavbě musí být jmenován koordinátor BOZP. Obvod staveniště bude vymezen výstražnou páskou oplocením.

10 Přílohy

10.1 Harmonogram výstavby

Součástí přílohy 10.1 je podrobný harmonogram výstavby, ve které jsou uvedeny předpokládané časové intervaly pro jednotlivé fáze a kroky výstavby. Barevně odlišeny jsou práce prováděné ve výlukách a mimo výluky. Harmonogram je na samostatném listu velikosti A3.

V Ústí nad Labem, duben 2014

Ing. Michal Bernát

DIPONT s.r.o.

REKONSTRUKCE MOSTU V KM 183,323 TRATI CHOMUTOV - CHEB, HARMONOGRAM VÝSTAVBY

