

STAVBA:

Oprava objektů v km 12,462 a 12,829
na trati Tábor - Ražice

OBJEDNATEL:



Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

PROJEKTANT:



Egneza

Egneza s.r.o.

Kpt. Jaroše 35/20

434 01 Most

Účel PD: PDPS	ODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	Datum:	11/2019
	ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	Měřítko:	-
Egneza s.r.o., Kpt. Jaroše 35/20, 434 01 Most, tel.: 733 774 924, e-mail: bernat@egneza.cz			Formát:	-
NÁZEV:			Zakázka:	18E31
POV			Část:	F
PŘÍLOHA:			Příloha:	
TECHNICKÁ ZPRÁVA POV			F.1	

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
5.1	SŽDC – SSZT	3
5.2	SŽDC – TÚDC.....	4
6	Zvláštní opatření.....	4
6.1	Pasport objektů.....	4
6.2	Hluková opatření	4
6.3	Lhůta a postup výstavby	4
7	Vliv provádění stavby na životní prostředí.....	5
8	Postup výstavby, uvádění do provozu	6
9	Bezpečnost práce.....	7

1 Charakteristika staveniště

Stavba se nachází na stávající železniční trati Tábor – Ražice, TÚ 1811 Tábor (mimo) – Písek (mimo), DÚ 04 Balkova Lhota – Božejovice. Objekty leží v širé trati.

Stavba se nachází na pozemcích SŽDC p. č. 791 v k. ú. Drhovice a p. č. 2122/1 v k. ú. Makov u Jistebnice a je součástí stávající liniové stavby. Jedná se o stavbu dráhy.

Obvod stavby nebude zasahovat pozemky jiných vlastníků.

Propustek SO 01 v km 12,462 převádí trať přes občasnou vodoteč, most SO 02 v km 12,829 převádí trať přes polní cestu.

Stavba se nachází v extravilánu, v blízkosti obce Makov. V místě mostu je trať vedena po násypovém tělese výšky cca 4,5 m.

V prostoru stavby se nachází inženýrské sítě ve správě SŽDC. Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Stavba bude zasahovat do obvodu a do ochranného pásma dráhy:

- Železniční trať Tábor – Ražice (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“).

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

- podzemní vedení ve správě SŽDC SSZT,
- podzemní vedení ve správě SŽDC TÚDC.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

1.1 Zařízení staveniště

Pro provádění stavebních 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 TDS. 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 náradí a drobného materiálu. Skladování materiálu na této ploše bude možné v množství dostatečném pro potřeby této stavby.

Pro umístění zařízení staveniště se předpokládají plochy na pozemku p. č. 791 v k. ú. Drhovice a p. č. 2122/1 v k. ú. Makov u Jistebnice. Pokud bude chtít zhotovitel umístit zařízení staveniště na jiný pozemek, je nutné toto projednat s vlastníkem pozemku.

2 Využití objektů

Stávající propustek (SO 01) bude postupně zbourán a nahrazen novým, most (SO 02) bude ubourán částečně (římsy + čelní zdi), nosná konstrukce a spodní stavba budou i nadále využívány jako nyní. O případném využití kamene z demolic propustku a mostu rozhodne TDS nebo správce. 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 inženýrské sítě – SŽDC SSZT a TÚDC. Předpokládá se použití mobilních zdrojů energií.

4 Dopravní trasy

Přístupová cesta je po železnici (železniční trať Tábor – Ražice). Přístup je možný také po polní cestě, která prochází pod mostem v km 12,829 a ústí do nedaleké obce Makov. Použití této cesty pro příjezd je však podmíněno souhlasem majitelů dotčených pozemků.

5 Zabezpečení ochranných pásem a objektů

Rekonstrukce most je součástí liniové stavby, je stavbou dráhy a leží v ochranném pásmu dráhy:

- Železniční trať Tábor – Ražice (dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“).

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

- podzemní vedení ve správě SŽDC SSZT,
- podzemní vedení ve správě SŽDC TÚDC.

5.1 SŽDC – SSZT

V zájmovém území se nachází podzemní kabelové vedení ve správě SŽDC, SSZT. Po dobu stavby je nutné respektovat podmínky správce, které jsou uvedeny ve vyjádření (viz dokladová část dokumentace).

Podzemní vedení je umístěno vpravo trati v patě náspu a je zakresleno dle dodaného vyjádření správce. Předpokládá se ochrana kabelů při stavbě a následné uložení dle S4 a pravidel vlastníka/správce. Pro dostatečnou volnost kabelu při manipulaci po dobu stavby a při ukládání do tělesa bude kabel odkryt v délce cca 20 m.

Vedení bude ochráněno v rámci stavebního objektu SO 01.

Všechny činnosti se budou řídit všeobecnými podmínkami pro činnost na kabelech ve správě SŽDC SSZT, umístění také viz vyjádření č. j. 177/19-214 ze dne 1. 11. 2019.

5.2 SŽDC – TÚDC

V zájmovém území se nachází podzemní kabelové vedení ve správě SŽDC, TÚDC. Po dobu stavby je nutné respektovat podmínky správce, které jsou uvedeny ve vyjádření (viz dokladová část dokumentace). Dle dodaného vyjádření je zakreslený předpokládaný průběh umístění kabelu. Z výkresové části je patrné, že vedení se nachází v dostatečné vzdálenosti od obou objektů a nemělo by dojít k jeho odhalení. Přesto je nutné dodržovat všechny podmínky správce a dbát zvýšené opatrnosti při pohybu v okolí vedení.

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 provedeno 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.

Odvoz a dopravu materiálu a stavebních technologií je třeba přizpůsobit místním podmínkám. Zároveň je nutné zahrnout do přípravy dopravu a manipulaci s jednotlivými prefabrikáty nové nosné konstrukce propustku a mostu (přechodové zídky).

6.1 Pasport objektů

Při předání staveniště (nejpozději před zahájením stavebních prací) si zhotovitel stavby zajistí ověření stávajícího stavu (pasport) objektů bezprostředně dotčených stavbou. Bude stanoven soupis pozemků, u kterých zhotovitel předpokládá dotčení při stavbě.

Po ukončení stavebních prací bude u těchto objektů proveden aktualizovaný pasport pro určení případného poškození stávajících objektů stavební činností – za nápravu odpovídá zhotovitel stavby.

6.2 Hluková opatření

Vzhledem k charakteru stavby nedochází ke změně hlukového zatížení okolí stavby po jejím dokončení.

Pro ochranu okolí stavby z hlediska hlukových poměrů je potřeba postupovat dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nebezpečnými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Zhotovitel zvolí postup výstavby a technologie pro stavbu, aby vibrace a hluk působící na okolní obyvatele nepřekračoval limity ohrožující zdraví a jsou přípustné pro dané prostředí a pracoviště. Hlučné práce na všech částech stavby budou probíhat pouze v denní době (7,00 – 21,00 hod.). Na stavbě je nutné používat takové stavební stroje a pracovní dobu, aby byly požadavky na nejvyšší přípustnou ekvivalentní hladinu akustického tlaku dle příslušného předpisu splněny.

6.3 Lhůta a postup výstavby

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2020, termín bude odpovídat RPV. Samotná výluka na trati je navržena 21 dní nepřetržitě. Přesný termín bude odpovídat ročnímu plánu výluk dle RPV 2020.

Doba výstavby je uvažována 6 měsíců (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, notifikace stavby, GDSP).

7 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Stavba nebude mít zásadní negativní vliv na zájmy obecné ochrany přírody.

Během výstavby a v důsledku potřebných terénních úprav bude nutno provést vykácení náletové a keřové zeleně.

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

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu vzniklého užíváním stavby.

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 manipulaci se zdraví škodlivými látkami musejí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom je povinen zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného obecního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

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

Před započítáním výluk budou provedeny přípravné práce, které budou zahrnovat zejména zřízení zařízení staveniště, vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby. Během zpracování projektu stavby byla k dispozici částečná archivní dokumentace objektu mostu, skryté tvary spodní stavby stávajícího mostu se mohou lišit od předpokladů projektu. Archivní dokumentace k objektu propustku nebyla k dispozici.

Pro umístění zařízení staveniště se předpokládají plochy na pozemku p. č. 791 v k. ú. Drhovice a p. č. 2122/1 v k. ú. Makov u Jistebnice. Pokud bude chtít zhotovitel umístit zařízení staveniště na jiný pozemek, je nutné toto projednat s vlastníkem pozemku.

Rekonstrukce propustku a mostu a úprava železničního svršku a přilehlých inženýrských sítí proběhne za úplné výluky na trati, přidružené práce je pak možné provádět za provozu na trati.

Bude snesen železniční svršek a stávající nosná konstrukce a spodní stavba mostu/propustku pod koleji. Následně bude postavena nová část mostu/propustku a obnoven železniční svršek. Poté se provede úprava koleje automatickou strojní podbíječkou a sčerkovým pluhem úprava kolejového lože. Třetí podbití bude realizováno do 13 měsíců od ukončení stavby. Zhotovitel zajistí vhodnou technologii odstranění stávající nosné konstrukce mostu/propustku. Všechny vybourané materiály budou odvezeny na skládku, případné úpravy či změny určí nebo schválí TDS.

Pro realizaci vodotěsných izolací bude dodrženo stáří konstrukcí (NK, římsy) min. 7 dní od betonáže a současně splnění parametrů podkladů (vlhkost betonu a pevnosti v tlaku a v tahu), pokud bude navržen systém pro „mladý beton“.

Zatížení nosných konstrukcí pohyblivým zatížením (vozidla stavby, železniční provoz) bude možno zahájit ve stáří konstrukcí min. 28 dní od betonáže po provedení hlavní prohlídky a doložení nezbytných podkladů. Pokud by bylo nutné zatížení nosné konstrukce dříve (min. však po 14 dnech od betonáže), je nezbytné doložit k hlavní prohlídce provedené zkoušky betonu s tím, že poslední provedené zkoušky těles betonu NK musí splnit požadavek na normové hodnoty navržených betonů (pevnost v tlaku, modul pružnosti).

Předpokládaný termín zahájení realizace stavby je v roce 2020, bude odpovídat RPV. Samotná výluka na trati je navržena 21 dní nepřetržitě. V technické zprávě POV je uveden podrobný časový rozpis jednotlivých prací, jak jej předpokládá projektant. Vzhledem k omezené době pro výluku je nutné počítat s prodlouženým pracovním režimem. Je možné přerozdělit časové intervaly pro jednotlivé úkony podle možností a zkušeností zhotovitele, celková délka pro výluku je neměnná.

Doba výstavby je uvažována 6 měsíců (přípravné práce, realizace stavby, ukončení stavby – DSPS, notifikace stavby, GDSP).

Postup prací bude rozdělen na práce ve výlukách a mimo výluky trati.

Přípravné práce:

- zřízení zařízení staveniště, vytyčení a zajištění inženýrských sítí,
- příprava území, drobné demolice.

Práce ve výluce:

- odstranění koleje č. 1 v úsecích pro oba objekty,
- výkopy, pažení, demolice stávajícího propustku a předepsaných částí mostu,
- výstavba nové spodní stavby a nosné konstrukce propustku,

- výstavba nasazené desky, osazení přechodových zídek a vybudování plovoucích desek na mostě v km 12,829
- betonáž říms, osazení zábradlí
- zásypy přechodových oblastí obou objektů,
- definitivní uložení sítí,
- kolej.

Práce po skončení výluky:

- dokončovací práce.

Podrobný harmonogram prací je součástí přílohy 1 této zprávy, jednotlivé fáze jsou rozepsány v technických zprávách samotných stavebních objektů

Rozvržení času pro práce na jednotlivých objektech je nutné podrobně naplánovat, jedná se zejména o nasazení strojů a pracovníků tak, aby nebyl překročen daný limit pro výluky.

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 vývěškách 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.

V Mostě, listopad 2019

Ing. Michal Bernát