

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Aktualizace 08/2014	08/2014
02	Aktualizace 11/2014	11/2014
03	Aktualizace 11/2014	11/2014
04	Aktualizace 08/2015	08/2015



**Operační program
Doprava**



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Generální projektant:



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

Hlavní inženýr projektu:

ING. KAREL KOŠAŘ

Garant profese:

-

Středisko:

ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:

Raibr

ING. MARTIN RAIBR

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

K/K

DLE PŘÍLOH

Vypracoval:

K/K

DLE PŘÍLOH

Kontroloval:

Raibr

-

Název akce:

**REVITALIZACE MEZISTANIČNÍCH ÚSEKŮ PETŘÍKOV-
- BORO VANY (MIMO) - Č. BUDĚJOVICE (MIMO)**

Číslo smlouvy:

13-240-208

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

**ORGANIZACE VÝSTAVBY
TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Datum:

30.12.2013

Číslo části:

F.1

1. Základní údaje o stavbě

Projekt „Organizace výstavby“ plánované stavby je zpracován na základě technického řešení projektu se zohledněním všech provozních souborů a stavebních objektů a s přihlédnutím k místním podmínkám v obvodu a okolí staveniště. Cílem celého řešení bylo navrhnout postup výstavby s maximální efektivností stavebních činností při minimalizaci zásahů do nedrážních pozemků.

Stavba jako celek má charakter revitalizace (elektrizace proběhla v 1.etapě stavby „Elektrizace Č. Velenice – Č. Budějovice“) jednokolejné železniční trati. Jde o liniovou stavbu. Začátek a konec stavby je dán začátkem a koncem kolejových úprav. Začátek stavby (této 2.etapy) je kolejově v km 194,099 a konec stavby v km 212,100 přičemž jsou vyloučeny již realizované žst. V této, v současné době řešené navazující stavbě (2.etapě), která řeší mezistaniční úseky je součástí řešení tento rozsah:

1. od km 194,099 do 197,750
2. od km 198,250 do 204,836
3. od km 205,553 do 208,906
4. od km 210,293 do 212,100

Dále pak je součástí řešení úprava PZZ v km 188,085 (změna zabezpečení) a v km 181,878 úprava (doplnění výstražníků na přejezdu)

Přehledná situace dopravních tras km 184,150-211,745

Železniční trať České Velenice – České Budějovice se nachází v mírně členitém, ve velké míře zalesněném území s výskytem mokřadů, malých vodních toků a rybníků. Z hlediska umístění v terénu je trať vedena v úrovni stávajícího terénu, částečně v náspu a zářezu.

Část F projektu „Organizace výstavby“ je dále členěna:

Část F příloha 1. Technická zpráva

Část F příloha 2. Nároky a účinky stavby

Část F příloha 3. Schéma postupu výstavby

Část F příloha 4. Časový harmonogram stavby

Část F příloha 5. Přehledná situace dopravních tras km 184,150 – 211,745

Část F příloha 6. Bilance zemních hmot

Část F příloha 7. Havarijní a povodňový plán

Jejím cílem bylo:

- * vymezit obvod staveniště
- * navrhnout plochy zařízení staveniště (dále jen ZS)
- * navrhnout přístupové trasy ke staveništi a plochám ZS
- * navrhnout postup výstavby
- * stanovit délku výstavby

2. Vymezení obvodu staveniště

Obvod staveniště vymezuje plochu, na níž bude probíhat stavební činnost a výstavba stavebních objektů a provozních souborů (dále jen SO, PS). Byl navržen na základě jejich technického řešení a rozsahu. Stavební práce týkající se revitalizace železniční trati v úseku

Petřkov - Č. Budějovice (kolejové úpravy, nástupiště, odvodnění, oprava mostů a propustků, úprava TV, úprava dálkové kabelizace) se budou realizovat na pozemcích ČD a.s. a SŽDC s.o..

Průběh obvodu staveniště byl navržen s ohledem na stávající hranice drážních pozemků a to tak, aby pokud možno nezasahoval do sousedních pozemků nedrážních, nezasahují-li do nedrážních pozemků stavební úpravy.

V úsecích, kde hranice stavebních úprav nedosahují k evidované hranici drážních pozemků, se navrhuje obvod staveniště v rozmezí od stavebních úprav po hranici pozemku dráhy. V úsecích, kde je hranice pozemků totožná s obvodem staveniště, jsou pro názornost v situacích zakresleny průběhy obou čar viditelně rovnoběžně.

V úsecích, kde železniční těleso sousedí s oplocenými pozemky, zdmi nebo zastavěnou parcelou, končí obvod staveniště 0 – 0,5 m před sousedním objektem.

V úsecích, kde stavební práce přesahují evidovanou hranici pozemku dráhy, je navržen obvod staveniště za okrajem stavebních úprav tak, aby bylo možno zrealizovat příslušné stavební práce.

Vyznačení, vyčíslení a projednání vstupu či úprav na pozemcích za hranicemi dráhy s vlastníkem pozemků je závislé na přesném vytyčení průběhu hranice pozemku v terénu podle katastrálních map. Tyto údaje jsou zpracovány v geodetické dokumentaci.

Na nedrážních pozemcích budou realizovány stavební práce související s ochranou stávajících zařízení správců v zájmovém území stavby.

Graficky je obvod staveniště vyznačen v koordinačních situacích v měř. 1:1000 silnou zelenou čerchovanou čarou, viz část dokumentace C.2 (dále jen Koordinační situace).

V koordinačních situacích jsou dále zakresleny plochy, které se předpokládá během stavby využívat pro potřeby ZS. Tyto plochy jsou zeleně vyšrafovány. Pokud se jedná o pozemky ČD je třeba, aby v náležitém předstihu před jejich využíváním pro potřeby stavby bylo využívání těchto ploch smluvně zajištěno uvnitř ČD. Jednotlivé plochy ZS navrhované k využití během realizace stavby jsou blíže popsány v následující kapitole této zprávy.

Celkový obvod staveniště vyznačený v koordinačních situacích bude platný v průběhu realizace stavby v souladu s harmonogramem postupu výstavby. Ve skutečnosti to znamená, že příslušná část staveniště vyznačeného silnou čerchovanou čarou bude sloužit potřebám výstavby příslušných objektů v daném prostoru podle postupu prací v jednotlivých fázích realizace.

Na základě místního šetření jsou ve vhodných místech navrženy vjezdy na staveniště a na plochy ZS ze stávajících komunikací. V koordinačních situacích jsou vjezdy na staveniště a na plochy ZS označeny šipkou.

V době výstavby je třeba staveniště zajistit a zamezit vstupu nepovolaným do prostor stavby, aby nedošlo k případným poraněním. Dodavatelská organizace musí dbát, aby nedocházelo ke znečišťování okolí stavby vlivem stavební činnosti. Případná znečištění musí neprodleně odstranit.

V průběhu další přípravy stavby po dokončení projektu může dojít k eventuelním změnám zásad organizace výstavby např. na základě dodavatelské přípravy, v důsledku nových skutečností nastalých v období přípravy stavby, na základě změn termínů realizace nebo na základě změny stanovisek účastníků stavebního řízení. Při změnách původního návrhu je pak nutno rozlišovat, která část je závazná (sled určitých prací a postupů) a která je zaměnitelná (plochy ZS, skládky, dopravní trasy).

3. Plochy zařízení stavenišť

Během zpracování projektu stavby bylo v úzké součinnosti s návrhem technického řešení jednotlivých SO a PS prověřováno území, na němž bude probíhat předmětná stavba, s cílem nalézt a vytipovat případné vhodné plochy, které by bylo možné v průběhu výstavby využívat pro účely ZS. Přednostně byly jako ZS vytipovány plochy na pozemcích SŽDC a ČD.

Plochy ZS jsou situovány podle návrhu jednotlivých zpracovatelů hlavních SO (železniční svršek, spodek, mosty, propustky) a s ohledem na konfiguraci terénu, předpokládané potřeby dodavatele, vlastnické vztahy a způsob využití těchto ploch. Jsou situovány v převážné míře tak, aby byly přístupné z okolních komunikací nebo po kolejích.

Centrální plochy ZS jsou na pozemcích ČD ve stanicích Borovany, Nová Ves, a v zastávce Trocnov podél koleje vlevo ve směru staničení (u silničního nadjezdu).

V zastávkách Trocnov, Nové Hodějovice budou pro zařízení stavenišť využívány plochy dráhy přilehlé k traťové koleji.

Na mimodrážním pozemku je navržena plocha pro ZS v Borovanech u mostu v km 193,306.

U žst. Nová Ves v km cca 205,500 se navrhuje využít pro zařízení stavenišť i zpevněné plochy na mimodrážním pozemku.

Zařízení stavenišť u mostních objektů a propustků je situováno výlučně na pozemku dráhy.

Recyklační základna se navrhuje na zpevněné ploše ČD v ŽST Borovany.

Pro deponování kolejových polí se navrhuje využít odstavné koleje č.3 v žst. Nové Hradky, toto zůstává dle řešení předchozí 1. etapy stavby „Elektrizace“ (do r. 2009).

Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení projektu stavby, dokumentace na řešení ZS a jeho realizaci bude součástí dodávky stavby. Dokumentace ZS zpracovaná zhotovitelem bude předložena k odsouhlasení investorovi.

Úpravy a použití vytipovaných ploch ZS určených pro stavbu bude součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele v rámci stavby. Po ukončení jejich využití budou plochy ZS uvedené do původního stavu. Věcné využití ploch ZS je v projektu specifikováno orientačně. Časové využití ploch vyplývá z časového harmonogramu.

Navržené plochy ZS nejsou závazné. Pokud bude zhotovitel stavby používat při výstavbě další území neuvedené v dokumentaci organizace výstavby, bude rozsah a způsob využívání tohoto území předmětem dodavatelské přípravy stavby, včetně projednání souhlasu vlastníka s využíváním území.

Zhotovitel stavby může rovněž využít svých vlastních kapacit a základen v oblasti výstavby, případně podle svých styků i základen jiných stavebních společností. V tom případě lze ZS uváděné v projektu organizace výstavby nahradit jiným. Z toho vyplývá, že návrh ploch ZS je flexibilní a je možné jej operativně podle aktuálních potřeb upravit.

Z ekonomických důvodů se počítá v převážné míře s využíváním ploch a objektů v majetku ČD. Při projednávání dodavatelské přípravy bude nutné vstoupit ve styk s příslušnými složkami ČD.

Zhotovitel projektu vytipoval plochy a objekty, které byly v období zpracování dokumentace vhodné a dostupné k využití pro potřeby stavby.

Konkrétní výběr a využití ploch a objektů, příp. odkoupení, pronájem, rozšíření kapacity či zajištění dalších objektů bude předmětem rozhodnutí zhotovitele na základě posouzení vlastních prostředků, kapacit a organizace výstavby.

Kapacita ploch ZS byla prověřena na základě posouzení s přihlédnutím k návrhu časového průběhu prací. V dalším průběhu přípravy stavby je v kompetenci zhotovitele stavby rozhodnout o jejich využití.

K potřebám stavby budou sloužit i skládky. V úvahu přichází skládka Růžov v k.ú. Borovany a skládka Lišov v k.ú. Lišov.

Popis ploch a objektů využitelných pro ZS:

V následující části této kapitoly je uveden stručný popis jednotlivých ploch ZS. Plochy jsou řazeny postupně ve směru staničení od Českých Velenic do Českých Budějovic.

ZS - ŽST Borovany:

účel:	skládka materiálu pro potřeby stavby traťového úseku Borovany-Nová Ves u Č. Budějovic, pro umístění stavebních buněk
umístění:	v ŽST Borovany
velikost:	celkem cca 1500 m ²
přístup:	ze silnice II/154 po místní komunikaci u ŽST Borovany
úprava povrchu:	plocha je zpevněná
požadavky na přípojky:	mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek:	dražní

ZS – most v km 194,120:

účel:	skládka materiálu pro potřeby rekonstrukce mostu
umístění:	na dražním pozemku u mostu v patě náspu a podél kolejí v km cca 194,080 na dražním pozemku vpravo trati ve směru staničení
přístup:	po tělese dráhy a ze silnice III/14618 u žel. přejezdu km 194,303 a provizorně zřízené panelové cestě podél paty náspu vlevo trati ve směru staničení
úprava povrchu:	v případě potřeby zpevnit panely, odstranit náletové dřeviny
požadavky na přípojky:	mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek:	dražní

ZS – most v km 195,220:

účel:	skládka materiálu pro potřeby rekonstrukce mostu
umístění:	na dražním pozemku u mostu v patě náspu
přístup:	ze silnice III/15519 po stávající polní cestě podél trati vlevo ve směru staničení od žel. přejezdu km 196,281 u zast. Radostice u

Trocnova
úprava povrchu: v případě potřeby zpevnit panely
požadavky na přípojky: mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek: drážní

ZS – propustek v km 196,363:

účel: skládka materiálu pro potřeby rekonstrukce propustku
umístění: na drážním pozemku u propustku v patě náspu
přístup: po tělese dráhy, případně provizorně zřízené panelové cestě od silnice III/15519 vlevo trati ve směru staničení k patě náspu u propustku
úprava povrchu: odstranit náletové dřeviny, v případě potřeby zpevnit panely
požadavky na přípojky: mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek: drážní

ZS – most v km 196,990:

účel: skládka materiálu pro potřeby rekonstrukce mostu
umístění: na drážním pozemku u mostu v patě náspu
přístup: po tělese dráhy, ze silnice III/15519 po stávající polní a lesní cestě (v případě potřeby zpevnit) z obce Radostice u Trocnova
úprava povrchu: odstranit náletové dřeviny, v případě potřeby zpevnit panely
požadavky na přípojky: mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek: drážní

ZS – zastávka Trocnov:

účel: skládka materiálu pro potřeby stavby v zast.Trocnov a traťového úseku Borovany- Nová Ves u Č.Budějovic, umístění stavebních buněk
umístění: na drážním pozemku podél koleje vlevo ve směru staničení
velikost: plocha cca 2000 m²
přístup: po tělese dráhy, ze silnice II/155 po účelové komunikaci
úprava povrchu: v případě potřeby zpevnit
požadavky na přípojky: mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek: drážní

ZS – most v km 200,277:

účel: skládka materiálu pro potřeby rekonstrukce mostu
umístění: na drážním pozemku u mostu v patě náspu
přístup: po tělese dráhy, po stávající místní komunikaci ze silnice II/155 a komunikaci v areálu společnosti Agro-Hochstaffl s.r.o.
úprava povrchu: odstranit náletové dřeviny, v případě potřeby zpevnit panely

požadavky na přípojky: mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek: drážní

ZS – most v km 201,317:

účel: skládka materiálu pro potřeby rekonstrukce mostu
umístění: na drážním pozemku u mostu v patě náspu
přístup: po tělese dráhy, po provizorně zřízené panelové cestě dl. cca 300 m podél paty náspu vlevo ve směru staničení od stávající polní cesty k žel. přejezdu km 201,469
úprava povrchu: odstranit náletové dřeviny, v případě potřeby zpevnit panely
požadavky na přípojky: mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek: drážní

ZS – most v km 202,416:

účel: skládka materiálu pro potřeby rekonstrukce mostu
umístění: na drážním pozemku u mostu v patě náspu
přístup: po tělese dráhy, po provizorně zřízené panelové cestě dl. cca 300 m podél paty náspu vlevo ve směru staničení od stávající polní cesty k žel. přejezdu km 202,122
úprava povrchu: odstranit náletové dřeviny, v případě potřeby zpevnit panely
požadavky na přípojky: mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek: drážní

ZS - ŽST Nová Ves u Č. Budějovic:

účel: skládka materiálu pro potřeby stavby traťového úseku Borovany-Nová Ves u Č.B. a traťového úseku Nová Ves u Č.B.- Č.Budějovice, pro umístění stavebních buněk
umístění: a) na drážním pozemku u ŽST Nová Ves u Č.B. v km 204,900 vpravo trati ve směru staničení u žel. přejezdu km 204,836
b) na mimodrážním pozemku v km 205,750 vlevo trati ve směru staničení
velikost: a) celkem cca 1100 m²
b) celkem cca 800 m²
přístup: a) ze silnice II/156
b) po místní komunikaci N.Ves-Nedabyle ze silnice II/156 od žel. přejezdu km 205,193 a 206,123
úprava povrchu: plocha je zpevněná
požadavky na přípojky: mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek: a) drážní
b) mimodrážní

ZS – propustek v km 207,453:

účel:	skládka materiálu pro potřeby rekonstrukce propustku
umístění:	na drážním pozemku u propustku v patě náspu
přístup:	po tělese dráhy, ze silnice III/15523 po místní komunikaci a polní cestě k žel. přejezdu v km 207,515
úprava povrchu:	v případě potřeby zpevnit panely
požadavky na přípojky:	mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek:	drážní

ZS – most v km 208,392:

účel:	skládka materiálu pro potřeby rekonstrukce mostu
umístění:	na drážním pozemku u mostu v patě náspu
přístup:	po tělese dráhy, ze silnice III/15523 po provizorně zřízené panelové cestě a místní komunikaci
úprava povrchu:	odstranit náletové dřeviny, v případě potřeby zpevnit panely
požadavky na přípojky:	mobilní WC, zdroj el. energie a vody
pozemek:	drážní

4. Údaje o dopravních trasách

V období realizace stavby při jednokolejném provozu trati Č.Velenice – Č.Budějovice, bude přesun materiálu a hmot po koleji značně omezen a proto bude často používána automobilová doprava.

Hlavní dopravní trasy jsou vedené po stávajících silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích. Příjezdové cesty ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě místních šetření a požadavků zpracovatelů SO (železniční svršek, spodek, mosty, propustky). Jedná se o využití stávajících nebezpečných účelových komunikací (lesní a polní cesty), v některých případech o zřízení cesty panelové a to na pozemcích lesních a pozemcích určených k zemědělské výrobě.

Příjezdové cesty k mostním objektům a propustkům jsou navrženy v případech, kde nelze zajistit provedení navrhovaných úprav z osy koleje.

Pro práce na železničním svršku a spodku jsou příjezdové cesty řešeny tak, aby vzdálenost mezi sousedními vjezdy na drážní těleso nebyla větší než 2 km.

Nezpevněné příjezdové cesty ke staveništi budou před používáním upraveny zpevněním a po skončení stavby upraveny do původního (sjezdného) stavu.

Dodavatelská organizace musí dbát, aby nedocházelo ke znečišťování komunikací a jejich zařízení v okolí stavby vlivem stavební činnosti. Případná znečištění musí být během realizace průběžně odstraňována.

Navržené příjezdové cesty ke staveništi nejsou závazné. Pokud bude dodavatel stavby používat při výstavbě další příjezdové cesty neuvedené v dokumentaci organizace výstavby, bude případný způsob a rozsah jejich úpravy předmětem dodavatelské přípravy stavby, včetně projednání souhlasu vlastníka.

V rámci řešení projektu je stanoveno, že před zahájením výstavby bude provedena inventarizace aktuálního stavu pochůzkou po dopravních trasách za přítomnosti správce

komunikace, investora a zhotovitele a bude pořízen zápis o stavu komunikací. Při ukončení stavby bude při opětovné pochůzce zjištěn stav případného poškození a komunikace budou v rámci stavby upraveny do původního stavu.

Hlavní dopravní trasy a příjezdové cesty ke staveništi jsou graficky znázorněny v situacích, přílohy 7., 8. této dokumentace.

Popis příjezdných tras ke staveništi.

V následujícím jsou uvedeny navržené příjezdy ke staveništi – tělesu dráhy (TD).

K mostním objektům a propustkům, ke kterým bylo možné navrhnout příjezd, je tento popsán v kapitole 3. Popis ploch a objektů využitelných pro ZS.

Příjezd k TD

- v km 188,085:** (žel. přejezd) po stávající lesní cestě z místní komunikace ŽST Jílovice- Hluboká u Borovan
- v km 189,132:** (žel. přejezd) po účelové komunikaci a polní cestě ze silnice III/15517 od žel. přejezdu km 190,167
- v km 191,855:** (žel. přejezd) ze silnice III/15517
- v km 194,303:** (žel. přejezd) ze silnice III/14618
- v km 196,281:** (žel. přejezd) ze silnice III/15519
- v km 199,614:** (žel. přejezd) po stávající polní a lesní cestě z obce Trocnov ze silnice II/155
- v km 200,600:** po provizorně zřízené panelové cestě vpravo trati ve směru staničení od mostu v km 200,277
- v km 202,122:** (žel. přejezd) po stávající polní cestě z obce Zborov ze silnice III/14,614 a místní komunikaci Zborov – Nová Ves u Č.B.
- v km 203,258:** (žel. přejezd) po místní komunikaci Zborov – Nová Ves u Č.B.
- v km 203,896:** (žel. přejezd) po místní komunikaci Zborov – Nová Ves u Č.B.
- v km 204,836:** (žel. přejezd) ze silnice II/156
- v km 206,123:** (žel. přejezd) po místní komunikaci Nová Ves u Č.B. – Nedabyle
- v km 206,610:** (žel. přejezd) po místní komunikaci ze silnice II/156
- v km 207,515:** (žel. přejezd) po místní komunikaci a polní cestě od obce Vidov ze silnice III/15523
- v km 208,900:** po stávající polní cestě ze silnice II/156
- v km 210,022:** (žel. přejezd) ze silnice II/156 a III/15523
- v km 210,702:** (žel. přejezd) ze silnice II/156 a III/15523
- v km 211,210:** (žel. přejezd) ze silnice II/156a

5. Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništi

Voda

Zásobování staveniště a ploch ZS vodou bude řešené ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před zahájením stavby projednaný s majitelem a správcem odběrného místa.

Elektrická energie

Zařízení staveniště v železničních stanicích budou připojena na stávající rozvod.

V případě stavenišť ležících v mezistaničních úsecích je možné, podle místních podmínek, využít stávající veřejné rozvody. V místech, kde se dodavateli stavby nepodaří zajistit připojení el. energie a nebo bude jeho zřízení neefektivní, je nutné použít mobilní agregáty.

Odběry el. energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednaný se správcem a majitelem odběrového místa.

Kanalizace

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

Pro sociální zařízení staveniště (v žel. stanicích) bude využito stávající kanalizační sítě, případně septiky. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy dodavatele.

V místech, kde nebude možné připojení na stávající kanalizaci a zřízení septiků použijí se chemické WC.

Telefon

Vzhledem k charakteru stavby budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS bude zavedené telefonní spojení na základě projednání s ČD. Trasy železničních i veřejných telekomunikačních kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště jsou zakreslené v koordinačních situacích stavby, příloha F.2

6. Odpady

Problematika je řešena jako součást dokumentace Vliv stavby na životní prostředí - B.3.2. Předmětem je určení předpokládaných množství vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Množství jsou uvedena souhrnně dle jednotlivých druhů odpadů, jsou zařazena pod katalogovým číslem (Vyhláška 381/2001 Sb.) a je popsán doporučený způsob nakládání s tímto materiálem. Jsou navrženy možnosti zneškodnění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se využíváním/odstraňováním odpadů v daném regionu. Možnosti zneškodnění odpadů jsou navrženy na základě doporučení referátu životního prostředí Magistrátu města České Budějovice.

Byl proveden průzkum kontaminace šterkového lože. Výsledky kontrolních chemických analýz jsou zohledněny v doporučeném způsobu nakládání s vyzískaným materiálem šterkového lože.

Zhotovitel stavby je odpovědný za řešení odpadového hospodářství dle platné legislativy (zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a související vyhlášky).

7. Postup výstavby

Z důvodu možnosti napojení předmětné stavby na již elektrizovanou trať v Českých Budějovicích byl navržen postup výstavby od Českých Budějovic. Dle posledních informací nelze uvažovat, že bude hotova nová napájecí stanice vč. přírodního vedení 110 kV.

Při návrhu postupu výstavby a rozdělení do jednotlivých etap byly respektovány tyto základní podmínky:

- realizovat stavbu tak, aby byl v co možná maximální míře zachován provoz ve stanicích
- při úplné výluce koleje počítat se souběhem prací na staveništi v jednotlivých etapách (žel. spodek, svršek, přejezdy, mosty, propustky) a to v celém úseku s vyloučenou dopravou
- na jednokolejně trati realizovat stavbu jak za úplné výluky koleje, tak i za provozu a v krátkodobých denních výlukách
- trakční vedení a kabelové trasy realizovat i v denních krátkodobých výlukách
- minimalizovat nutnost náhradní autobusové dopravy během realizace stavby

Na základě výše uvedených skutečností je realizace stavby „Revitalizace traťového úseku Petříkov – Borovany (mimo) - Č. Budějovice (mimo)“ prováděna současně v obou částech. Postup výstavby jsou navrženy tak, že uvedené činnosti (koleje v traťových úsecích, skupiny kolejí v železničních stanicích) je možné společně realizovat v určitém časovém úseku.

Pořadí činností a další členění tvoří postup výstavby celé stavby. Stavební postupy jsou graficky zpracované v části F příloha č. 3 – schéma postupu výstavby, v časovém plánu stavby části F příloze č.4 jsou jednotlivé činnosti časově ohodnoceny.

Rozdělení stavby na části:

Část 1 – ŽST Nová Ves km 205,553 - ŽST České Budějovice km 212,100

od km 212,100 mezistaniční úsek Č. Budějovice – Nová Ves u Č.B.

Délka stavebního úseku – 5,154 km

Provoz vyloučen - v obou částech 1 a 2

Část 2 – ŽST Borovany km 194,099 - ŽST Nová Ves km 204,836

od km 194,099 mezistaniční úsek Borovany – Nová Ves u Č.B.

Délka stavebního úseku – 14,136 km

Provoz vyloučen - v obou částech 1 a 2

Nepředpokládá se, že by byla během stavby (zejména po dobu 125N) realizována drážní osobní doprava.

V průběhu výluk budou Os, Sp ve vyloučeném úseku nahrazeny NAD. Pn vlaky budou odkloněny z Č. Budějovic přes Veselí n. Luž.

8. Dopravní opatření při výlukách

Zajištění všech uzavírek komunikací včetně potřebného dopravního značení

Přehled uzavírek:

železniční přejezd v km 194,303 (ŽST Borovany) – čas uzavírky 10 dní

- úplná uzavírka silnice III. třídy 14618 v úseku křižovatka u Ostrolovského Újezdu - Borovany
- objížďka po silnici III. třídy 15519 přes Radostice a dále po silnici II/155 do Borovan
- současně musí být v provozu železniční přejezd v km 196,281 (Radostice)
- délka uzavřeného úseku 2 km
- délka objížďky 7 km

železniční přejezd v km 196,225 (zast. Radostice) – čas uzavírky 10 dní

- úplná uzavírka silnice III. třídy 15519 v úseku křižovatka u Ostrolovského Újezdu - Radostice
- objížďka po silnici III. třídy 14618 přes Borovany a dále po silnici II/155 a III/15519 do Radostic
- současně musí být v provozu železniční přejezd v km 194,303 (Borovany)
- délka uzavřeného úseku 2 km
- délka objížďky 7 km

silniční nadjezd v km 202,717 (Zborov)

- v době osazování protidotykových zábran bude na silnici III. třídy pouze snížena dovolená rychlost

železniční přejezd v km 211,210 (Nové Hodějovice) – čas uzavírky 10 dní

- úplná uzavírka silnice II/156 v úseku České Budějovice – Nové Hodějovice
- objížďka vedena z Českých Budějovic Plavskou silnicí a dále po silnici III. třídy 15529, 15531 a 15523 přes Roudné do Nových Hodějovic
- současně musí být v provozu železniční přejezd v km 210,022 (Nové Hodějovice)
- délka uzavírky 2 km
- délka objížďky 8 km

Při rekonstrukci ostatních železničních přejezdů (polní a lesní cesty) budou tyto trvale uzavřeny (cca 10 dní po dobu stavby) s možností provizorního přejezdu hasičských vozidel. Jedná se o přejezdy v km 199,618, km 201,649, km 202,119, 203,258, 204,836, km 206,123, km 206,610, 207,514, 210,701, 208,870.

9. Časový harmonogram stavby

Časový harmonogram stavby včetně komentáře je uveden v příloze č. 4. této části F

10. Vliv realizace stavby na životní prostředí

Realizace stavby vyvolá (kromě výsledného efektu) v průběhu provádění obvyklé negativní vlivy na životní prostředí a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v žel. dopravě, tak nutnosti využívání např. objízdných tras při uzavírce mostních objektů, silniční omezení apod. Zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích se zvýší riziko střetu s obyvatelstvem.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti zhotovitele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, havarijním řádem, protipožárními předpisy, apod). Pro zlepšení stavu životního prostředí se jedná např. o tyto činnosti:

- údržba příjezdových komunikací a techniky v čistotě
- snižování prašnosti kropením
- udržování techniky v dobrém stavu
- náklady na autech ukládat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a tím ohrožení obyvatel obcí či pracovníků stavby
- neprovádět hlukově náročné práce v časných ranních či pozdních večerních hodinách
- organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních aut, zkracovat uzavírky silnic a minimalizovat další omezování veřejnosti
- je nutno vyloučit možnost znečištění půdy únikem ropných látek ze stavební mechanizace, popř. jinými látkami, příp. ohrožení vod.
- shromažďovat odpadové materiály, třídit je a likvidovat odpovídajícím způsobem.

Podrobněji je problematika životního prostředí řešena v samostatné části dokumentace B.3.2 „Vliv stavby na životní prostředí“.

11. Údaje o zvláštních opatřeních

Bezpečnostní opatření při provádění stavby:

K všeobecným povinnostem zhotovitele díla ve vztahu k zajištění bezpečnosti při stavební činnosti patří i úkol zabránit následkům rizik, vyplývajících z drážního provozu, pracuje-li se na provozovaných kolejích, nebo v jejich blízkosti.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých pracovníků s právními předpisy, technickými normami a předpisy SŽDC, které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných pracovníků.

Protože mimořádné události způsobené nedodržením bezpečnostních předpisů mohou závažným způsobem ohrozit plánovaný průběh prací (zejména výluk), investor si vyhrazuje právo kontrolovat prostřednictvím stavebního dozoru dodržování obecných bezpečnostních předpisů a dávat pokyny k nápravě. Tato kontrola a pokyny nezbavují zhotovitele odpovědnosti vyplývající z bezpečnostních předpisů.

Zhotovitel musí při provádění prací a pohybu osob postupovat na stavbě SŽDC v souladu s předpisy SŽDC a norem ČSN, týkající se bezpečnosti práce a ochrany zdraví a s požadavky dokumentace. Jedná-li se o práce za výluky, je nezbytné dodržovat všechny podmínky předepsané rozkazem o výluce (ROV) a pokyny OZOV.

Předpisy SŽDC o bezpečnosti a ochraně zdraví jsou pro zhotovitele závazné. Jeho pracovníci mohou být na práce nasazeni, jen pokud jsou s těmito předpisy seznámeni, mají uvedenými předpisy předepsané zkoušky a jsou zdravotně způsobilí.

Předpisy SŽDC, které se týkají provádění staveb:

SŽDC Bp1 Základní předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě

SŽDC Zam1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci prostorách dráhy

Z právních předpisů, předpisů SŽDC a ustanovení ČSN vyplývají pro zhotovitele tyto nejzákladnější povinnosti a podmínky:

a) Způsobilost pracovníků zhotovitele

Zdravotní způsobilost musí vyhovovat ustanovení vyhlášky č. 101/1995 Sb.

Pracovníci, kteří řídí práce v kolejišti a jeho blízkosti musí mít zkoušku podle předpisu SŽDC Zam1

Osoby řídící a obsluhující speciální vozidla pojíždějící po kolejích SŽDC musí splňovat podmínky stanovené opatřením č.j. 59598/1995-S7/TK z 27.11.1995

Pracovníci na elektrizovaných tratích musí být prokazatelně seznámeni s ČSN EN 50 110-1 a musí mít elektrotechnickou kvalifikaci alespoň "pracovník poučený".

b) Práce strojů v kolejišti

Na kolejích SŽDC mohou být provozována a při stavbě použita pouze speciální vozidla ve smyslu vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Z hlediska bezpečnosti provozu, přepravy a odstavení strojů platí směrnice SŽDC Bp1 a předpisy SŽDC D7/2, D2/8 a D2/81, SŽDC Zam1. Při práci na elektrizovaných tratích musí být dodrženy podmínky dle ČSN EN 50 110-1.

c) Práce na elektrických zařízeních a v jejich blízkosti

Před započítím prací v blízkosti kabelových vedení musí být vytýčena jejich trasa a práce se smí provádět jen pod odborným dohledem správce kabelu.

Práce na elektrických zařízeních musí zhotovitel provádět s dodržováním ustanovení ČSN ČSN EN 50 110-1 ed.2.. Pracovníci zhotovitele musí mít příslušnou odbornou způsobilost podle vyhlášky č. 50/1978 a č.100/1995 Sb.

Při práci na trakčním vedení a v jeho blízkosti se postupuje podle ČSN EN 50110-1 ed.2.

Obsah

	strana
1. Základní údaje o stavbě	1
2. Vymezení obvodu staveniště	1
3. Plochy zařízení staveniště	3
4. Údaje o dopravních trasách	7
5. Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništi	8
6. Odpady	9
7. Postup výstavby	9
8. Dopravní opatření při výlukách	11
9. Časový harmonogram stavby	12
10. Vliv realizace stavby na životní prostředí	12
11. Údaje o zvláštních opatřeních	14

Seznam příloh

1. Technická zpráva
2. Nároky a účinky stavby
3. Schéma postupu výstavby
4. Časový harmonogram stavby
5. Přehledná situace dopravních tras
6. Bilance zemních hmot
7. Havarijní a povodňový plán

Seznam příloh

1. Technická zpráva
2. Nároky a účinky stavby

3. Schéma postupu výstavby
 4. Časový harmonogram stavby
 5. Přehledná situace dopravních tras
 6. Bilance zemních hmot
 7. Havarijní a povodňový plán
-

Seznam příloh

1. Technická zpráva
 2. Nároky a účinky stavby
 3. Schéma postupu výstavby
 4. Časový harmonogram stavby
 5. Přehledná situace dopravních tras
 6. Bilance zemních hmot
 7. Havarijní a povodňový plán
-