

A.5

Zásady organizace výstavby

Objednatel:

**Krajská správa a údržba silnic
Karlovarského kraje, p.o.**

Chebská 282, 356 01 Sokolov



Zhotovitel PDPS



Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň

Parková 1205/11
326 00 Plzeň

HIP:

N. Pišková, DiS.

	Vypracoval	Bc. J. Šindelářová	<i>Šindelářová</i>	Zak. číslo	16PL22017
	Zodp. projektant	Bc. J. Šindelářová	<i>Šindelářová</i>	Datum	10/2017
	Tech. kontrola	Ing. T. Petrář	<i>Petrář</i>	Stupeň	PDPS
	Akce			Počet formátů	15 x A4
	II/230 Silniční obchvat Mariánské Lázně			Měřítko	
Zhotovitel: Valbek, spol. s r.o., středisko Plzeň Parková 1205/11 326 00 Plzeň	Příloha			Č. přílohy	Paré
	TECHNICKÁ ZPRÁVA			1	

Zásady Organizace Výstavby

OBSAH:

1. CHARAKTERISTIKA A CELKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVENIŠTĚ	2
2. STANOVENÍ OBVODU STAVENIŠTĚ	2
3. ZÁSADY NÁVRHU ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	2
4. NÁVRH POSTUPU A PROVÁDĚNÍ VÝSTAVBY	4
4.1 LIMITUJÍCÍ OBJEKTY PRO STANOVENÍ POSTUPU VÝSTAVBY.....	5
4.2 POTŘEBNÉ VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU:	8
4.3 POPIS CELKOVÉ REALIZACE STAVBY	10
5. OBJEKTY, KTERÉ BUDOU PŘEDÁNY DO PŘEDČASNÉHO UŽÍVÁNÍ.....	10
6. MOŽNÉ NAPOJENÍ NA ZDROJE.....	10
7. MOŽNOSTI NAKLÁDÁNÍ S ODPADY Z VÝSTAVBY	11
8. PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ	11
9. POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ OCHRANY STAVENIŠTĚ A JEHO OKOLÍ.....	11
10. ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY, KTERÉ VYŽADUJÍ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ	12
11. STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ	13
12. NÁVRH ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY	14

1. Charakteristika a celkové uspořádání staveniště

Stavba řeší výstavbu dvoupruhové silnice kategorie S9,5/70 v délce 2,400km. Hlavní trasa (stavební objekt 102) je navrhována jako směrově nerozdělená komunikace s přímou obsluhou okolního území. Součástí stavby jsou přeložky sil. II. třídy, III. třídy, místních komunikací, lesních a polních cest a přeložky sítí technické infrastruktury. Na začátku stavba navazuje na stáv. sil. III/2114 a II/230, na konci pak na samostatně připravovanou stavbu (I/21 Trstěnice – Drmoul, VD-ZDS).

Na trase se nacházejí mostní objekty pro mimoúrovňová křížení s Kosovým potokem a se železniční tratí. Stávající silnice, místní a účelové komunikace jsou úrovňově napojeny na novou trasu. Podmínkou výstavby silnice jsou přeložky sítí technické infrastruktury.

Jedná se o liniovou silniční stavbu, v celé délce v území nezastavěném. Na začátku a na konci se navrhovaná trasa přibližuje k zastavěnému území obcí (nejblíže Úšovice a Drmoul).

V rámci stavby lze bez větších omezení umístit zařízení staveniště, skládky materiálu, plochy pro odstavování pracovních strojů, apod.

2. Stanovení obvodu staveniště

Obvod staveniště je dán hranicí záboru stavby (trvalý a dočasný). Vytyčovací body obvodu staveniště předá stavebník stavby před zahájením stavby.

Staveniště se nachází v území nezastavěném, na svém začátku zasahuje do CHKO Slavkovský les a CHOPAV podzemních vod. Staveništěm prochází železniční trať č. 170 Plzeň – Cheb a Kosový potok, dále se zde nachází sítě technické infrastruktury a jejich ochranná pásma, základní prvky ÚSES (biocentra a biokoridory) a možné archeologicky významné lokality.

Dle nařízení vlády (NV) č.591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů je nutné staveniště po celou dobu stavby zabezpečit proti vstupu nepovolaných osob. Za zabezpečení staveniště odpovídá od předání do převzetí dodavatel stavby.

Staveniště není nadstandardně ovlivněno vnějšími vlivy.

3. Zásady návrhu zařízení staveniště

Zařízení staveniště je plně v kompetenci zhotovitele stavby.

Vybavení jednotlivých zařízení staveniště je závislé na počtu dodavatelů a rozdělení stavby při realizaci. Zařízení staveniště jsou navrhována zejména z důvodu možnosti odstavování stavební mechanizace a techniky a možnosti skladování stavebního materiálu v různých částech stavby.

Zásady organizace výstavby

Podrobná situace uspořádání ZS (rozmístění obytných a skladových buněk, skladových ploch, přístupových komunikací, odstavných a parkovacích ploch mechanizace, rozvodů elektrické energie, apod.) s vymezením rizikového prostoru pro pohyb mechanizace a zaměstnanců bude vypracována a dodána dodavatelem stavby před zahájením stavebních prací v konkrétním termínu realizace stavby.

Označení vjezdů a výjezdů ze ZS na veřejnou silniční síť je nutné pravidelně aktualizovat dle skutečného stavu probíhajících prací a dostupnosti stavby. Vjezdy a výjezdy ze staveniště na veřejnou silniční síť je nutné provést dle požadavků příslušných DOSS (příslušný silniční správní úřad a Policie ČR) a řádně povolit dle příslušných právních předpisů (zejména zákon č.13/1997Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů). Na výjezdech ze staveniště je požadováno osazení mobilních myček vozidel pro minimalizaci znečištění veřejných komunikací.

S ohledem na rozsah stavby a předpokládanou délku realizace je požadováno ZS vybavit provozními kancelářemi, zejména však sociálním zařízením, šatnami, umývárny, apod., a to v počtu odpovídajícím maximálnímu počtu zaměstnanců, kteří se na stavbě budou najednou vyskytovat.

Vybavení šaten je předpokládáno standardní. V zájmu dodržení hygienických standardů se doporučuje zajistit možnost vykonání základní hygieny, tzn. zajištění umýváren, resp. sprch, např. pomocí speciálních buněk nebo v externích prostorách.

Povinností dodavatele stavby je zajištění průběžné údržby a případných oprav. Dodavatel stavby určí zaměstnance, který bude odpovídat za udržování pořádku, čistoty a hygienických standardů. V případě umístění spotřebičů (např. ledničky, vařiče, rychlovarné konvice, ohříváče vody, apod.) bude určena odpovědná osoba zodpovědná za provoz těchto zařízení.

ZS je nutné vybavit odpovídajícím množstvím nádob na odpad (kontejnery, popelnice, apod.) a tyto zřetelně označit odpovídajícími symboly pro tříděný odpad. Povinností dodavatele stavby je zajištění pravidelného odvozu odpadu.

Parkoviště a odstavné plochy pro stavební stroje a používanou mechanizaci je nutné ohraničit a v těchto prostorách vyznačit druh odstavovaných vozidel, dále je nutné tyto plochy vybavit prostředky proti úkapům provozních kapalin, tzn. plochy zpevnit a zajistit odpovídající odvodnění dle zvláštních předpisů (odlučovače ropných látek, lapače splavenin, apod.).

Doplňování PHM a údržba strojů by měla být prováděna mimo vlastní ZS ve specializovaných zařízeních nebo pouze na speciálně vymezených plochách (zajištěných proti úniku provozních kapalin do okolí). Tyto dodavatel upřesní v konkrétním termínu realizace stavby a v Dopravně Provozním Řádu staveniště. Doplňování PHM a údržba mimo tyto plochy nesmí být prováděna.

Plochy pro skladování a umístění skladů je potřeba ohraničit a v těchto prostorách vyznačit místa skladování vybraných druhů materiálů. Skladování chemických látek a PHM je možné pouze v samostatných k tomuto účelu speciálně určených skladech. Veškeré skladovací prostory pro různé druhy stavebních a doplňkových materiálů je možné umístit pouze na předem stanovených místech (vyznačených v situačním plánu staveniště).

V případě nedostatečné plochy pro ZS a skladování materiálů v rámci stanoveného obvodu staveniště si dodavatel stavby na základě použitých technologií zajistí případné další plochy dle vlastní potřeby. Dodavatel provede jejich návrh, včetně zajištění jejich povolení a schválení.

4. Návrh postupu a provádění výstavby

I. Etapa

- Kácení a skryvka ornice
- Zahájení výstavby 1. ½ okružní křižovatky (SO 103)
- Zahájení výstavby části objektu SO 102 km 0,000 – km 0,310 a km 2,400 – km 0,530,
- Realizace silničních propustků v km 2,130 (SO 224) a v km 0,550 (SO 222)
- Výstavba přeložky VTL plynovodu v km 0,765 (SO 502)

II. Etapa

- výstavba 2. ½ okružní křižovatky (SO 103) a uvedení okružní křižovatky do předčasného užívání
- Přeložení sdělovacích kabelů CETIN (SO 461)
- Zhotovení provizorní komunikace v údolní nivě Kosového potoka pro přístup k jednotlivým opěrám a pilířům mostu SO 221 a následná realizace mostního objektu. Podrobný popis výstavby mostního objektu je popsán v technické zprávě příslušného stavebního objektu.
- Zhotovení části pažení bypassu u železničního náspu SO 223.1. Příjezd k patě náspu je uvažován po provizorní komunikaci podél mostu SO 221.

III. Etapa

- Zhotovení provizorní přeložky koleje SO 223.1 a převedení kolejové dopravy na bypass vč. provizorního trakčního vedení SO 490
- Odstranění stávající koleje a odkopání železničního náspu na vrtací úroveň pilot. Výstavba základů, opěr, montáž nosné konstrukce objektu SO 223. Příčný zásun nosné konstrukce do definitivní polohy. Dokončení kolejového lože a kolejového svršku, převěšení trakčního vedení. Podrobný popis výstavby mostního objektu je popsán v technické zprávě příslušného stavebního objektu.
- Převedení provozu na nový most SO 223

IV. Etapa

- Postupné odkopávání železničního násypu pod mostem
- Odstranění Bypassu a dočasných příjezdových ramp.
- Dokončení komunikace pod mostem
- Celkové dokončení všech stavebních objektů, odvodnění vegetační úpravy, trvalé dopravní značení, rekultivace atd.

Postup výstavby je graficky znázorněn v situaci POV dle jednotlivých etap. Navržený postup výstavby je ideový a může se měnit dle zhotovitele a aktuálních místních podmínek.

Zásady organizace výstavby

4.1 Limitující objekty pro stanovení postupu výstavby

Hlavní trasa (dvoupruhová komunikace) je vedena v nové trase po zemědělsky obhospodařovaných pozemcích a po lesní půdě s křížením s údolní nivou Kosového potoka a železniční tratí č. 170 Plzeň - Cheb. Stavba hlavní trasy bude na začátku a na konci napojena na síť stávajících silnic.

Na postup a celkovou koordinaci výstavby bude mít vliv realizace okružní křižovatky (SO 103) z důvodu omezení dopravy na stávajících sil. III/2114 a II/230, provádění mostního objektu přes údolí Kosového potoka (SO 221) z důvodu délky realizace a především **realizace železničního mostu na trati Plzeň – Cheb (SO 223)** z důvodu minimalizace výlukové činnosti a doby trvání vyplývajících opatření.

Realizace okružní křižovatky objektu SO 103

V rámci výstavby okružní křižovatky na začátku stavby dojde k omezení dopravy na stávajících silnicích III/2114 a II/230. Realizace je navržena ve 2 fázích:

- 1. fáze: Realizace 1. poloviny okružní křižovatky (větev SO 102).
- 2. fáze: Realizace 2. poloviny okružní křižovatky včetně větve II/230 na Bečov nad Teplou

Při obou fázích bude doprava ve směru na Bečov nad Teplou odkloněna na objízdnou trasu procházející Mariánskými Lázněmi – Úšovicemi. Objízdna trasa byla navržena ulicemi Palackého, Tepelská a Plzeňská.

Postup výstavby je vyznačen v situacích objektu SO 161 – Provizorní dopravní značení.

Dále trasa kříží místní a účelové komunikace a polní cesty. Dopravní zatížení těchto je výhradně dopravní obsluhou a je možné pro většinu z nich najít přiměřené a odpovídající objízdné trasy.

Realizace mostního objektu SO 221

Most slouží pro převedení silnice II/230 přes údolní nivou Kosového potoka v km 0,312 – 0,463. Most je navržen jako spojitý nosník o 7 polích z předpjatého betonu. Rozpětí mostu je 16+5x22+16m. Nosní konstrukce je navržena jako deskový trám s vyloženými konzolami.

Pro výstavbu mostního objektu bude nutné zbudovat provizorní komunikaci s přístupy k jednotlivým opěrám a pilířům, provést doplňující geotechnický průzkum. Výstavba tohoto mostního objektu je možná až po vybudování zemního tělesa hlavní trasy km 0,000 – km 0,310, které zajistí přístup do údolní nivы Kosového potoka.

Podrobný popis výstavby mostního objektu je popsán v technické zprávě příslušného stavebního objektu.

Realizace železničního svršku a spodku SO 223.1

Tento objekt řeší provizorní stav a finální stav konstrukce železničního svršku/spodku.

Provizorním stavem je zřízení provizorní odkloněné železniční trasy – bypassu. V této etapě výstavby bude zřízeno provizorní násypové těleso, které bude přisypáno k původnímu železničnímu tělesu. Násypové těleso bude prováděno ze strany od začátku stavby, kdy ve

Zásady organizace výstavby

směru trasy silnice II/230 bude zajištěna k železnici provizorní přístupová cesta – provizorní komunikace podél SO221. Z úrovně původního terénu bude provedeno podél železniční trasy záporové pažení ve stanoveném rozsahu na vnější straně bypassu, s následným sypáním tělesa po vrstvách. Spodní základová vrstva bude provedena sanační štěrkovou vrstvou, balenou do vysokopevnostní geotextilie. Následně bude těleso bypassu sypáno po jednotlivých vrstvách se zhutněním do předepsaných výškových úrovní.

Pro zajištění pažení a stability svahu bude ve dvou výškových úrovních provedeno kotvení pažení pomocí zemních kotev. Zemní kotvy budou realizovány, z důvodu výškové nepřístupnosti z vnější strany pažení, jako výškově lomené. V 1.fázi budou kotvy vrtány a realizovány šikmo do původního svahu, částečně přes nově sypaný bypass. Na úrovni vrtání z prostoru bypassu bude zřízen železobetonový práh z monolitického betonu, ve kterém dojde k zalomení výškového vedení kotev. Ve vodorovné části kotvy mezi prahem a pažením potom dojde k připnutí pažení přes vodorovné převázky. Vodorovná část kotev již nebude napínána, bude pouze aktivována pro zajištění polohy záporového pažení.

Další pažení, které bude zřízeno na konstrukci bypassu bude štětovnicové, situované do oblasti původního klenbového mostního objektu žkm 422,11. Pažení bude realizováno pro zajištění výškových rozdílů pro odklon provizorní trasy. V prostoru mostu bude pažení realizováno z obou stran trati, se vzájemným sepnutím v úrovni pláň. Další pažení s kotvením do železobetonového prahu, obdobně jako u záporového pažení, bude situováno šikmo za mostním křídlem.

Konstrukce bypassu bude doplněna ještě vnitřním pažením, situovaným podél železniční trati. Pažení bude opět zajištěno pažením přes železobetonový monolitický pás v konstrukci bypassu.

Veškerá vnitřní štětovnicová pažení budou realizována za omezení železničního provozu pomalou jízdou, nebo ve vlakových přestávkách za dozoru zástupce SŽDC, a to v rozsahu maximálně možném s ohledem na bezpečnost provozu. Pažení v oblasti připojení bypassu do hlavní trati bude provedeno v čase nepřetržité výluky (montáž a demontáž – 2x10N)

Další stručný postup výstavby železničního mostu je nastíněn v následujících bodech.

- Omezení dopravy pomalou jízdou
 - Zajištění přístupové provizorní trasy (SO221)
 - Vnější záporové pažení v maximálně možném rozsahu
 - Zemní práce, sanační vrstvy bypassu
 - Postupné sypání násypového tělesa, včetně přístupové rampy z úrovně terénu
 - Zřízení zemních kotev, roznášecích železobetonových prahů a připnutí pažení v určených výškách
 - Dosypání tělesa o úroveň pláň
 - Vnitřní štětovnicové pažení v maximálně možném rozsahu-zaražení štětovnic – podélně s hlavní trasou
 - Šikmé pažení za mostním křídlem, žkm 422,11 – zaražení štětovnic + přikotvení
 - Doplnění provizorních stožárů TV
- Ve výluce 10 N
 - Dokončení štětovnicového pažení za křídlem mostu žkm 422,11 v napojení na hlavní trasu
 - Dokončení sepnutého pažení nad mostem žkm 422,11

Zásady organizace výstavby

- Dokončení váhového tělesa v napojení na konci bypassu
 - Dosypání štěrkového lože, pokládka kolejových roštů s napojením na trať
 - Převěšení TV
 - Úprava polohy koleje
 - Spuštění provozu trasou bypassu.
- Omezení dopravy pomalou jízdou
- Demontáž kolejových roštů v úseku nového železn.mostu, odstranění kolejového lože, demontáž a odstranění úhlových zídek
 - Postupné odtěžování násypu do úrovně pro zajištění kotvení vnitřního pažení zemními tahovými kotvami (ty budou již připraveny z etapy sypání bypassu a dojde jen k osazení vodorovné převázky a zajištění maticovými kotvami)
 - Dotěžení tělesa trati do předepsané úrovně pro zakládání SO221
 - Odtěžení přístupové rampy na konstrukci bypassu, uvolnění prostoru pro stavbu SO221 v oblasti OP80

Po výstavbě železničního mostu, zřízení přechodových oblastí bude realizována stavba finální části SO 223-1, železniční svršek

- Osazení stožárů TV (SO 490)
 - Zřízení kolejového lože v nejnútnejším rozsahu do míst napojení
 - Pokládka kolejových roštů
- Ve výluce 10 N
- Dosypání kolejového lože, pokládka kolejových roštů s napojením na hlavní trasu
 - Převěšení kabeláže TV
 - Přemístění kabelů SSZT do definitivní polohy přes most
 - Odtěžení bypassu v napojovaných úsecích
 - Demontáž pažení v napojovaných úsecích
 - Přesměrování a spuštění omezeného provozu na hlavní trasu a nový most
- Omezení dopravy pomalou jízdou
- Postupné odtěžování násypového tělesa bypassu
 - Demontáž pažení

Dokončující práce

Realizace mostního objektu SO 223

V km 0,514 374 kříží trasa přeložky sil. II/230 jednokolejnou železniční trať č. 170 Plzeň - Cheb v žkm 422,182. Jedná se o elektrifikovanou trať napájenou střídavou trakční soustavou 25kV/50Hz, která je součástí III. tranzitního koridoru. V místě křížení je navržen nový železniční most, který řeší stavební objekt SO 223. Dotčený úsek železniční trati se nachází mezi železničními stanicemi Chodová Planá a Mariánské Lázně. Mostní objekt bude postaven za vyloučeného železničního provozu na hlavní koleji, kdy provoz bude přesměrován na trasu provizorní železniční trati v těsné blízkosti stávajícího tělesa (provizorní bypass). Tím bude zajištěna provozuschopnost a sjízdnost trati po dobu stavby železničního mostu.

Spodní stavba mostu bude realizována v definitivní poloze, v ose železniční trati. Jedná se o provedení hlubinného založení a následnou realizaci úložných prahů a navazujících mostních

Zásady organizace výstavby

křidel. Vlastní nosná spřažená konstrukce (ocel-beton) bude smontována a postavena na provizorní skruži, situačně umístěné souběžně s definitivní polohou mostu. Po zbudování NK mostu bude konstrukce do definitivní polohy přemístěna příčným zásunem do osy koleje.

Pro provizorní skruž a posuvnou dráhu je nutné přisypat k současnému železničnímu tělesu provizorní pracovní plošinu, s nájezdovou rampou z úrovně zemního tělesa silniční trasy (SO102) ve směru od konce stavby. Zároveň bude po demontáži kolejového svršku odebráno těleso násypu do potřebných výškových úrovní pro založení mostu.

Další stručný postup výstavby železničního mostu je nastíněn v následujících bodech.

- Zřízení konstrukce bypassu (SO223-1), včetně uprav TV do provizorní polohy (SO490), včetně pažení
- Přeložení kabelových tras (vyvěšení, bez přerušení)
- Zhotovení násypového tělesa pracovní plošiny
- Převedení železničního provozu na konstrukci bypassu (SO223-1)
- Odstranění železničního svršku, kolejového lože,
- Zemní práce pro výškové úpravy pracovní plošiny – pro vrtání pilot - odkop železničního násypu
- Zhotovení pilot
- Odtěžení železničního násypu do úrovně úložných prahů
- Ubourání pilot pod úložným prahem
- Výstavba opěr - úložných prahů, dolní část křidel
- Montáž skruže pro smontování NK, montáž zavázací dráhy
- Montáž ocelové části NK na skruži, betonáž spřažené desky, včetně říms, izolace mostovky
- Příčný zásun NK, osazení na ložiska, demontáž skruže a zavázací dráhy
- Dobetonování křidel
- Zhotovení izolací, včetně napojení na NK-SS, provedení drenáží
- Zhotovení přechodové oblasti
- Zřízení kolejového lože včetně kolejového svršku, osazení stožáru TV na mostu
- Přesun kabelových vedení do definitivní polohy
- Dokončovací práce, zavěšení TV
- Uvedení do provozuschopného stavu – převedení železniční dopravy na nový most

Podrobný popis výstavby mostního objektu je popsán v technické zprávě příslušného stavebního objektu, včetně výkresu postupu výstavby.

4.2 Potřebné výluky železničního provozu:

- Omezený provoz pomalou jízdou při realizaci a odstraňování bypassu (předpoklad 2x 1,0 měsíc)
- 8 hod traťová výluka pro výstavbu betonových základových patek sloupů trakčního vedení, současně vypnutí na 8 hodin trakčního vedení
- 2x10 denní nepřetržitá traťová výluka pro převedení trasy na bypass a zpět na konstrukci mostu

Zásady organizace výstavby

- 65 denní omezení rychlosti - na bypassu je navržena na 40 km/h, ale bude zavedena rychlost 30 km/h, omezení rychlosti z obou stran tratě bude sníženo na 50 km/h
- Snížení rychlosti během dokončovacích prací a terénních úprav na 50 km/h (předpoklad 14 dní)

Po celou dobu nepřetržité výluky bude nutné zajistit náhradní autobusovou dopravu.

Realizace Úpravy TV v km 422,2 trati Plzeň - Cheb : SO 490

Objekt SO 490 řeší provizorní a definitivní stav vedení tratě Chodová Planá – Mariánské Lázně v žkm 422,2. Podrobně je popsán postup výstavby v SO 490. Vybudování provizorních stožárů (základových patek) P1 a P7 se předpokládá v předstihu před vybudováním bypassu.

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. v platném znění § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty charakteru "stavby dráhy". U těchto objektů musí být dle §7, odst.2 způsobilost "stavby dráhy" k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu. Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a případně zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č.177/95 Sb, kterou se vydává stavební a technický řád drah (druhá část, hlava třetí §5-7).

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Jedná se především o postupné předávání SO na dráze ihned po jejich dokončení. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu, je nezbytné bezprostředně po dokončení stavebních objektů mostu, železničního spodku a svršku a úprav TV uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad v Plzni.

Zkušební provoz bude v délce 1 rok od doby realizace.

Dokončenou "stavbu dráhy" je možné užívat a provozovat jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno, je-li ověřena technická způsobilost stavby. V době mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby.

Podmínky uvedení stavby do provozu

Stavba bude uvedena do provozu po převzetí všech objektů do užívání jednotlivými správci a uživateli, o čemž bude sepsán protokol.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které svolá na základě požadavku dodavatele a stavebníka příslušný stavební úřad (Drážní stavební úřad – oblast Plzeň).

Zásady organizace výstavby

Týká se to především SO u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí předávat je do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk železničního provozu. Při realizaci je třeba minimalizovat časové omezení a stavební práce provádět v zákrytu s max. nasazením.

4.3 Popis celkové realizace stavby

Realizace stavby je navržena na 3 stavební sezóny 03/2018 – 10/2020. Výstavba umožňuje zachování veřejného silničního provozu s lokálním omezením provozu (snížení rychlosti, snížení šířky jízdních pruhů, řízení provozu semaforem, atd.).

Po celou dobu trvání stavby bude provedeno dopravní a přepravní opatření spočívající ve snížení rychlosti jízdy prostorem stavby.

Na železniční trati bude provoz přerušen na dobu nepřetržitě výluky (2x10N + 8hod). Po dobu výluky bude zajištěn náhradní provoz cestujících autobusovou dopravou. Nákladní doprava, vedena po železničním koridoru, bude přesměrována v době výluk na objízdni železniční tratě.

5. Objekty, které budou předány do předčasného užívání

V průběhu realizace bude nutné co nejdříve uvést do provozu objekt okružní křižovatky SO 103 z důvodu minimalizace časového omezení dopravy při realizaci. Do předčasného užívání budou rovněž zahrnuty přeložky inženýrských sítí: SO 502 – Přeložka VTL plynovodu DN 200 v km 0,765 a SO 451 – Přeložky sdělovacích kabelů CETIN.

S ohledem na minimalizaci trvání výlukové činnosti na železniční trati č. 170 Plzeň – Cheb bude předčasné užívání provedeno také u drážních SO (SO 223, SO 490).

6. Možné napojení na zdroje

Pro potřeby stavby bude pravděpodobně nutné zřídit přípojky elektrické energie a vody. O určení napojovacích bodů v případě potřeby požádá dodavatel stavby příslušné správy v návaznosti na přípravu umístění ZS a případných pracovních míst.

V závislosti na konkrétním umístění ZS a jednotlivých pracovišť je možné se napojit na stávající rozvody inženýrských sítí. Vlastní vybavení zařízení staveniště je na uvážení dodavatele stavby, který vzejde z výběrového řízení.

- Voda – bude dovážena podle potřeb zhotovitele stavby
- El. energie – připojení je možné dojednat na rozvaděč v majetku ČEZ Distribuce nebo dieselagregáty
- Telefon – mobilní
- Kanalizace – bude použito chemické WC

7. Možnosti nakládání s odpady z výstavby

Způsob nakládání a evidence odpadů je uveden v samostatné příloze (viz Projekt odpadového hospodářství).

8. Přístupy na staveniště

Přístupové trasy do zájmového území a vjezdy na staveniště budou upřesněny po výběru dodavatele stavby, v konkrétním termínu realizace stavby, po stanovení zdrojů stavebních materiálů a upřesnění způsobu realizace.

Za hlavní přístupovou trasu do zájmového území je uvažována stávající silnice II/230 (ve směru od Chodové Plané a od Bečova nad Teplou), III/2114 (ve směru od Mariánských Lázní) a nově navržená trasa přeložky sil. I/21. Jako doplňující přístupové trasy lze využít křižující stávající místní komunikace, polní a lesní cesty na základě projednání s vlastníkem silnice. Přístupové trasy je nutné po skončení stavby opravit.

Navazující trasy ke skládkám a zdrojům stavebního materiálu je potřeba upřesnit po výběrovém řízení na dodavatele stavby.

Doprava na stavbě probíhá po veřejných komunikacích a staveništních komunikacích (v trase silnice). Omezení veřejné dopravy je předpokládáno při jednotlivých stavebních činnostech. Jedná se zejména o práce v prostoru okružní křižovatky SO 103.

9. Požadavky na zabezpečení ochrany staveniště a jeho okolí

Základní požadavky na zabezpečení staveniště vyplývají z NV č.591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů.

Od okamžiku předání a převzetí odpovídá za zabezpečení staveniště dodavatel stavby. Po celou dobu stavby je nutné staveniště zabezpečit proti vstupu nepovolaných osob.

Stavba a jednotlivá pracoviště na ní a ZS musí být ohrazeny nebo jinak zabezpečeny proti vstupu nepovolaných osob, při dodržení následujících zásad:

- staveniště v zastavěném území musí být na jeho hranici souvisle oploceno do výšky nejméně 1,8m; při vymezení staveniště se bere ohled na související přilehlé prostory a pozemní komunikace s cílem tyto komunikace, prostory a provoz na nich co nejméně narušit
- u liniových staveb nebo u stavenišť, popřípadě pracovišť, na kterých se provádějí pouze krátkodobé práce, lze ohrazení provést zábradlím skládajícím se alespoň z horní tyče upevněné ve výši 1,1m na stabilních sloupcích a jedné mezilehlé střední tyče
- nelze-li u prací prováděných na pozemních komunikacích z provozních nebo technologických důvodů ohrazení ani zábrany provést, musí být bezpečnost provozu a osob zajištěna jiným způsobem, například řízením provozu nebo střežením

Zásady organizace výstavby

- výkopy, prohlubně, jámy, propadliny a jiná místa, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob, musí být zakryty, ohrazeny nebo zasypány

Dodavatel stavby určí způsob zabezpečení staveniště proti vstupu nepovolaných fyzických osob před zahájením prací na stavbě a zajistí označení hranic staveniště tak, aby byly zřetelně rozeznatelné i za snížené viditelnosti. Zákaz vstupu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vstupech, a na přístupových komunikacích, které k nim vedou. Dodavatel stavby stanoví lhůty kontrol tohoto zabezpečení.

Výjezdy ze staveniště musí být označeny příslušnými dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Zákaz vjezdu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vjezdech a na přístupových komunikacích, které k nim vedou.

10. Zvláštní požadavky na provádění stavby, které vyžadují bezpečnostní opatření

Zhotovitel PD nepředpokládá žádné zvláštní podmínky pro provádění stavby.

Při realizaci stavby je nutné dodržovat obecně platné podmínky vyplývající z platných právních předpisů (zákony, vyhlášky, nařízení vlády, technické normy, atd.) týkajících se stavebních prací, ochrany životního prostředí a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). Během provádění stavebních prací dojde ke zvýšenému zatížení jejího okolí, zejména prachem a hlukem.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat nejvyšší přípustné hladiny hluku a vibrací dle zákona č. 258/2000Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a následných prováděcích předpisů. Tyto stanoví, že organizace a občané jsou povinni činit potřebná opatření ke snížení hluku a vibrací a dbát o to, aby pracovníci i ostatní občané byli těmto vystaveni v nejmenší možné míře, zejména musí dbát, aby nebyly překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku a vibrací stanovené těmito předpisy. Příslušný DOSS (hygienické služby) může v závazném posudku stanovit podmínky provádění stavby, případně povolit výjimky.

V průběhu realizace stavby musí být zabráněno znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod. Dodavatel stavby je povinen řídit se NV č.401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, ve znění pozdějších předpisů, kterým se stanoví ukazatele přípustného znečištění vod.

V průběhu realizace stavby je dodavatel povinen respektovat zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se zejména o zemní práce, výrobu betonu, výrobu živců a případné demolice objektů, apod. V průběhu provádění zemních prací je dodavatel stavby povinen provádět opatření ke snížení prašnosti, u veřejných komunikací pak zajistit jejich pravidelné čištění v případě, že je po nich veden stavební provoz.

V případě, že při realizaci stavby dojde ke styku s chráněným územím, musí dodavatel dodržet veškerá opatření týkající se jejich ochrany uvedená v územním rozhodnutí, stavebním povolení, závazných stanoviscích DOSS (např. vyjmutí ZPF, povolení zásahu do krajinného prvku, povolení kácení, apod.) a projektové dokumentaci. Při provádění prací je povinen dále

Zásady organizace výstavby

dodržovat veškeré právní normy, které s touto problematikou souvisejí. Po dobu výstavby je nutná ochrana zeleně v záboru staveniště, pokud se tato nekácí.

V průběhu realizace musí dodavatel stavby dodržovat ustanovení zákonů a navazujících prováděcích právních předpisů týkajících se nakládání s odpady. Jedná se zejména o zákon č.185/2001Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Problematika odpadového hospodářství je podrobněji zpracována v samostatné příloze (viz Projekt odpadového hospodářství).

11. Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví

Při provádění stavby je nutné dodržovat základní podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou dány NV č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů a z tohoto vyplývajících předpisů.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006Sb., o dalších požadavcích bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Bude-li stavba prováděna více dodavateli / zhotoviteli, musí zadavatel stavby (stavebník, investor) určit koordinátora BOZP (dle §14 odst.1 výše uvedeného zákona).

Přesáhne-li stavba:

svojí celkovou předpokládanou dobu trvání prací a činností více než 30 pracovních dní, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den

nebo

celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne dobu 500 pracovních dní v přepočtu na jednu fyzickou osobu

je zadavatel stavby (stavebník, investor) povinen doručit oznámení o zahájení prací na příslušný Oblastní inspektorát práce nejpozději 8 dní před předáním staveniště dodavateli stavby (§15 odst.1 výše uvedeného zákona).

(Vzor formuláře pro oznámení je uveden v NV č. 591/2006Sb., příloha č.4)

Stavebník je povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby, tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství. Tyto povinnosti má i u staveb a jejich změn nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení nebo u jiného obdobného záměru.

Je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, eventuálně při práci v ochranném pásmu (např. dráhy, pozemní komunikace, vodovodů, kanalizací, plynovodů, elektrických rozvodů, apod.).

Zásady organizace výstavby

Jednotlivé práce mohou vykonávat pouze pracovníci, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je dodavatel stavby povinen ověřit stav inženýrských sítí, podzemní síť vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k jejich poškození. Jakékoliv práce v ochranném pásmu sítí technického vybavení je nutné předem dohodnout se správcem sítě, a práce v tomto pásmu provádět za jeho dozoru a dle jeho pokynů. Maximálně 14 dní před zahájením prací si dodavatel stavby ověří platnost vyjádření jednotlivých správců.

12. Návrh řešení dopravy během výstavby

Stavbou bude omezen provoz na sil. III/2114 a II/230 v úseku objektu SO 103 – Okružní křižovatka. Organizace výstavby při realizaci je podrobně zakreslena v situaci objektu SO 161 – Provizorní dopravní značení.

V Plzni 10/2017

Vypracoval: Bc. J.Šindelářová