

PLÁN BOZP

Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov



ZADAVATEL STAVBY


	SPRÁVA ŽELEZNIC státní organizace	Za zadavatele převzal: <i>Jméno a příjmení, titul:</i>
	Zastoupená: Stavební správa východ: Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	Miroslav Bocák, Ing.
	IČO: 70994234	Podpis:

KOORDINÁTOR BOZP STAVBY

	ARRANO GROUP s.r.o.	Vypracoval: <i>Jméno a příjmení, titul:</i>
	Adresa: Střední novosadská 7/10, 779 00 Olomouc	Jiří Perďoch, Ing.
	IČO: 26792303 Číslo osvědčení: NEO_3_KOO_2020	Podpis:


PROJEKČNÍ KANCELÁŘ/PROJEKTANT

	Společnost Koj-Pře	Hlavní inženýr projektu: <i>Jméno a příjmení, titul:</i>
	Vedoucí sdružení MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	Jiří Malina, Ing.
	IČO: 64610357	Číslo autorizace: 1301840


	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

OBSAH


OBSAH	2
Seznam použitých zkratk	5
Úvod	8
1 A. Identifikační údaje o stavbě, zadavateli stavby, zpracovateli projektové dokumentace a koordinátorovi	9
1.1 Údaje o stavbě	9
1.1.1 základní předpoklady výstavby (časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy)	10
1.1.2 Určení kritických milníků vztažených ke konkrétní činnosti v SO a PS, kde dochází k vyšším nárokům na bezpečnost BOZP 26	26
1.1.3 vnější vazby stavby na okolí včetně jejího vlivu na okolí stavby	26
1.2 Odůvodnění pro zpracování plánu	27
1.2.1 Soupis dokumentů sloužících jako podklad pro zpracování plánu	28
1.3 Údaje o zpracovateli projektové dokumentace	29
2 B. Situační výkres stavby	30
3 Základní informace o rozhodnutích týkajících se stavby a podmínkách stanovených v rozhodnutích a v projektové dokumentaci stavby pro její provádění z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi a soupis dokumentů, týkajících se stavby, na základě kterých byla stavba povolena, včetně označení příslušného stavebního úřadu nebo autorizovaného inspektora	31
4 Postupy na staveništi řešící a specifikující jednotlivá opatření vyplývající z platných právních předpisů, s ohledem na místní podmínky ve vazbě na předpokládaný časový průběh prací při realizaci dané stavby	35
4.1 Zajištění oplocení, ohrazení stavby, vstupů a vjezdů na staveniště, prostor pro skladování a manipulaci s materiálem	36
4.2 Zajištění osvětlení stavenišť a pracovišť	39
4.3 Stanovení ochranných a kontrolovaných pásem a opatření proti jejich poškození	40
4.3.1 Ochranné pásmo železnice	41
4.3.2 Ochranné pásmo silnic a dálnic	42
4.3.3 Ochranné pásmo telekomunikací	42
4.3.4 Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací	42
4.3.5 Ochranné pásmo elektrického vedení	44
4.3.6 Ochranné pásmo plynovodu	46
4.3.7 Ochranné pásmo produktovodu Čepro a.s.	47
4.4 řešení opatření při nebezpečí výbuchu nebo požáru	48
4.5 Zajištění komunikace na staveništi, včetně podjíždění elektrického vedení a dalších médií (plyn, pára, voda aj.), prozatímní rozvody elektřiny po staveništi, čerpání vody, noční osvětlení	50
4.6 Posouzení vnějších vlivů na stavbu, zejména ořesů od dopravy, nebezpečí povodně, sesuvu zeminy, a konkretizace opatření pro případ krizové situace	52

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	<i>Stavba:</i>	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	<i>Datum:</i>	27.9. 2024	<i>Vydání č.:</i>	PDPS_V.1

4.7	Opatření vztahující se k umístění a řešení zařízení staveniště, včetně situačního výkresu širších vztahů staveniště, řešení svislé a vodorovné dopravy osob a materiálu	53
4.8	Postupy pro zemní práce řešící zajištění provádění výkopů	55
4.9	Způsob zajištění bezbariérového řešení na veřejných pozemních komunikacích a veřejných plochách, zejména s ohledem na způsob zajištění proti pádu do výkopu osob se zrakovým postižením	57
4.10	Postupy pro betonářské práce	59
4.10.1	Bednění a betonáže pilířů a opěr	61
4.10.2	Betonáž mostních konstrukcí	61
4.10.3	Odbedňování betonových konstrukcí	62
4.11	Postupy pro zednické práce	62
4.12	Postupy pro montážní práce	63
4.12.1	Podpěrné dočasné stavební konstrukce – skruže	64
4.12.2	Montáž nosníků – určené mosty	65
4.13	Postupy pro bourací a rekonstrukční práce	67
4.14	Řešení montáže stropů, včetně pomocných konstrukcí	69
4.15	Postupy pro práci ve výškách	72
4.15.1	Konkrétní způsob zajištění prací ve výšce, při navrhování osobního zajištění osob určit systém zachycení proti pádu, včetně určení způsobu kotvení pro zajištění osob proti pádu osobními ochrannými pracovními prostředky, pokud nebylo možné přednostně užít prostředků kolektivní ochrany před prostředky osobní ochrany	73
4.16	Zajištění dalších požadavků na bezpečnost práce	76
4.16.1	Opatření vztahující se k pomocným stavebním konstrukcím použitým pro jednotlivé práce	76
4.16.2	Technická dokumentace podpěrných lešení (skruží)	77
4.16.3	Pilotové založení mostních objektů	78
4.16.4	POKLÁDKA ŽIVIČNÝCH VRSTEV KOMUNIKACE	80
4.17	Postupy řešící jednotlivé práce a činnosti a stanovící opatření pro prolínání a souběh jednotlivých prací	80
4.17.1	Příprava území – kácení dřevin	81
4.18	Zajištění organizace a časové posloupnosti nebo souslednosti prací vykonávaných při realizaci stavby s prováděním tunelářských a podzemní prací, pro které jsou požadavky na bezpečnostní opatření stanoveny zvláštním právním předpisem	82
4.19	Zajištění bezpečnostních opatření ve spojení s prací ve výšce a nad volnou hloubkou, při provádění dokončovacích prací a prací pomocné stavební výroby	82
4.19.1	Zajištění při montáži zábradlí	82
4.19.2	Zajištění při montáži odvodnění mostu	83
4.19.3	udrňovací práce	83


	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	<i>Stavba:</i>	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	<i>Datum:</i>	27.9. 2024	<i>Vydání č.:</i>	PDPS_V.1

4.20	Postupy pro specifická opatření vyplývající z podmínek provádění stavebních a dalších prací a činností v objektech za jejich provozu, včetně časového harmonogramu těchto prací a činností	85
4.20.1	Zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy	85
4.20.2	Bezpečné postupy při pracích v blízkosti trakčního vedení	88
4.20.3	Práce nad provozovanou železniční dopravní cestou	89
4.21	Postupy pro opatření vyplývající ze specifických požadavků na stavbu	90
4.22	Postupy pro opatření vyplývající ze specifických požadavků na práce a činnosti	90
4.22.1	Azbest	90
PŘÍLOHA Č. 1 – Základní přehled právních a ostatních předpisů v platném znění		92
PŘÍLOHA Č. 2 – „NESOULADY“ PŘI ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY BOZP		94
PŘÍLOHA č. 3: Povinnost určit koordinátora vychází u této stavby z podmínek dle zákona č. 309/2006 Sb. a prováděcích předpisů, v platném znění:		95


	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK


AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
CNS	Celkové náklady stavby
CSM	metoda pro hodnocení a posuzování rizik
ČD	České dráhy a.s.
ČD GR	Čeaké dráhy a.s., Generální ředitelství
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKV OI	Depo kolejových vozidel Olomouc (ČD a.s.)
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚ	Drážní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	European Train Control System - evropský vlakový zabezpečovač
ERTMS	European Rail Traffic Management System - evropský systém řízení železničního provozu,
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
ESA	Elektronické stavědlo
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	General Packet Radio Services - technologie paketového mobilního přenosu dat
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway - mobilní komunikační systém pro železnici
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IN	Investiční náklady
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
KO	Kolejové obvody
KN	katastr nemovitostí
k. ú.	katastrální území
k. č.	kolej číslo

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

LDS	lokální distribuční systém
MěÚ	Městský úřad
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdový průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NP	nadzemní podlaží
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
ON	občasná návěst
OP	ochranné pásmo
PD	přípravná dokumentace
PIN	pořizovací náklady
PN	počítače náprav
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
RSM, ČD RSM	Regionální správa majetku (ČD a.s.)
SO	stavební objekty
Sp	spěšný vlak
SP	studie proveditelnosti
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SBBH	Správa budov a bytového hospodářství (SŽDC s.o.)
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky (SŽDC s.o.)
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SŽDC s.o.)
SÚ	Stavědlová ústředna
SZE	Správa železniční energetiky
SZG Olomouc	Správa železniční geodézie Olomouc
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽ GR	Správa železnic, státní organizace, Generální ředitelství
SŽ OR	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství
T.K.	temeno kolejnice
TK	traťová kabelizace, traťový kabel

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

TM	trakční měnírna
TMP	trakční měnírna podpůrná
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj
ÚSES	územní systém ekologické stability
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST.	železniční stanice

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


ÚVOD

Účelem tohoto dokumentu **Plán BOZP pro stavbu „Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“**, (dále jen Plán BOZP) je stanovení pravidel spolupráce při realizaci na projektu v otázkách bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi. Plán BOZP vychází ze současných znalostí o stavebním záměru a projektové dokumentace. Tento dokument je zpracován v souladu s požadavky legislativy podle §14 odstavec 3 zákona č. 309/2006 a §15 téhož zákona v aktuálním znění. Dokument stanovuje základní pravidla pro koordinaci na stavbě a popis základních povinností stavebníka a zhotovitelů podílejících na tomto projektu. Plán BOZP žádným způsobem nenahrazuje povinnosti vyplývající z právních a ostatních předpisů v oblasti BOZP a neumožňuje zbavení ani přenesení odpovědnosti za plnění těchto povinností, pouze je doplňuje vzhledem ke specifickým podmínkám a rizikům konkrétní stavby. Plán BOZP bude v průběhu výstavby a postupu prací aktualizován o nové skutečnosti, které se v průběhu výstavby vyskytnou. Platnost tohoto plánu se vztahuje na všechna pracoviště stavby a na všechny její zhotovitele, zaměstnance zhotovitelů, ostatní osoby a v přiměřené míře i na osoby, které se s vědomím zadavatele a zhotovitele mohou zdržovat na staveništi. Tímto plánem jsou povinni se přiměřeně řídit i zaměstnanci jiných organizací, pracují-li v prostoru stavby nebo na jejích zařízeních a to v rozsahu, v jakém byli odpovědným vedoucím zaměstnancem pověřeni k výkonu činnosti.

Tento plán BOZP vychází z informací a skutečností známých v době zpracování v jednotlivých fázích stavby. Nepostihuje tedy definitivní stav, který bude ovlivněn zvolenými technologickými postupy a prostředky ve fázi realizace změnami vyvolanými stavbou a neočekávanými zjištěními. Systém aktualizace Plánu BOZP si volí určený Koordinátor BOZP na staveništi v realizaci stavby. Je potřeba dbát na to, aby byli s každou aktualizací Plánu BOZP seznámeni zhotovitelé provádějící práce na staveništi.

Uvedená ochranná opatření jsou zpracována pouze podle informací uvedených v projektové dokumentaci a ze zkušeností koordinátora BOZP. Detailní dořešení konkrétních pracovních činností, případné změny v postupu a změny v opatřeních s ohledem na BOZP, budou provedeny po předání technologických a pracovních postupů zhotovitelů a následné komunikaci s jejich odpovědnými osobami, zda navržená opatření jsou efektivní z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, kdy výsledkem komunikace je, buď aktualizace Plánu BOZP či úprava technologického postupu z hlediska zajištění BOZP.


Doporučujeme zhotoviteli pro práci na staveništi mít odborně způsobilou osobu v prevenci rizik v oblasti BOZP, která se bude podílet na zpracování technologických a pracovních postupů, včetně vyplývajících rizik a opatření a bude je stvrzovat vlastnoručním podpisem (dle zákonných požadavků), případně razítkem OZO.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

1 A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O STAVBĚ, ZADAVATELI STAVBY, ZPRACOVATELI PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE A KOORDINÁTOROVİ

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

STAVBA	
NÁZEV STAVBY:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov
Místo stavby:	Tratový úsek 2101 Brno hl.n. (mimo) – Přerov (mimo) (přes Chrlice) TÚ 2101 Brno-hl.n. – Přerov DU 210125 žst. Kojetín DU 210126 Kojetín - Chropyně DU 210127 žst. Chropyně DU 210128 Chropyně - Věžky DU 210129 žst. Věžky DU 210130 Věžky - Přerov TÚ 2121 Kojetín – Branky na Moravě DU 212102 Kojetín - Kroměříž TÚ 2111 Kojetín – Tovačov DU 211102 Kojetín - Lobodice TÚ 1891 Přerov – Petrovice u K.–st.hr.SR DU 189101 žst. Přerov V Novém stavu se žst Věžky ruší. Traťové a definiční úseky po stavbě určí investor Správa železnic
Kraj:	Olomoucký
Katastrální území:	Kojetín 667897 Popůvky u Kojetína 725897 Vlkoš u Přerova 784052 Věžky u Přerova 606740 Bochoř 606723 Horní Moštěnice 643572 Lověšice u Přerova 735001 Přerov 734713 Bezměrov 603805 Hradisko 647446 Postoupky 726141 Chropyně 654230
Druh stavby:	Liniová stavba

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

STRUČNÝ POPIS STAVENÍŠTĚ:

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury v oblasti železniční dopravy. Stávající jednokolejná trať bude zdvoukolejňována v celém řešeném úseku Kojetín Přerov. Ve stanici Kojetín jsou řešeny výběhy do jednokolejných tratí na Kroměříž a Tovačov. Trasa nové koleje číslo 1 vede prakticky ve stopě stávající koleje nová stopa koleje 2 je odsunuta severním směrem. Z původní osy trať vyběhá pouze v posledním oblouku před Přerovem, kde je posun koleje v maximální hodnotě cca 30m. Trať prochází katastry Kojetín, Chropyně, Vlkoš, Bochoř, Lověšice a Přerov. Svým charakterem stavba nijak nenaruší okolní krajinu. Žst Kojetín a Chropyně zůstává, v obou stanicích se buduje nový mimoúrovňový přístup na nástupiště podchodem. Žst Věžky se mění na zastávku.

Součástí stavby jsou 2. velké soubory silničních staveb spojené se silničními obchvaty Kojetína a Chropyně.

Obchvat Kojetína začíná napojením na okružní křižovatku komunikace I/47 a končí v Kojetíně novým kruhovým objezdem na silnici III/4335. Obchvat překonává mostními objekty železniční trať před Kojetínem, vodní toky Haná a Vlčidolka. Z obchvatu jsou zřízeny sjezdy na stávající silnici II/367 a III/43327 do Popůvek a Křenovic. Mimo katastr Kojetína zasahuje ochvat do katastru Popůvek a malou částí do katastru Bezměrov. V celé délce je veden na novém náspu.

Obchvat Chropyně začíná novou okružní křižovatkou na silnici II/436 u čerpací stanice Euro Oil. Zkraje prochází přes průmyslovou zónu dále pak extravilánem v katastru Chropyně, přechází železniční trať nadjezdem na Přerovském zhlaví žst Chropyně a napojuje se na stávající silnici III/4349 před obcí Zářiči. Obchvat prochází pouze katastrem Chropyně v celé délce na novém náspu

Vzhledem k tomu že se trať buduje na rychlost 200km/h jsou po celé délce rušeny úrovně přejezdy. Jejich náhrada je zajištěna buď sítí místních nebo účelových komunikací, v případě významných komunikací náhradou za silniční nadjezdy. To se týká zejména Křížení silnice II/436 podél řeky Moravy dnes přejezd P7204, křížení silnice III/4348 dnes přejezd P7211 a křížení II/436 ve Věžkách dnes přejezd P7213

Stavba na svém začátku navazuje na 4.stavbu Nezamyslice Kojetín a to v k kolejí 70,952 nová kilometráž převzata ze 4.stavby. Kabelizace a trakce navazuje na 4.stavbu.

Konec stavby zasahuje kolejovou úpravou do stanice Přerov v km 88,102 směrovou a výškovou úpravou koleje 106. Kabelizace je zaústěna do budovy CDP v Přerově v km 88,21 tj stávající šachta kabelovodu š2.

Do Trati Kojetín Tovačov zasahují kolejové úpravy do km 1,059 a kabelové úpravy do km 1,902.

Do trati Kojetín Kroměříž zasahujeme kolejově do km 2,0402 a kabelové úpravy do km 5,405

Celková délka kolejových úprav v hlavní trati je 17,1km

1.1.1 ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY VÝSTAVBY (ČASOVÉ ÚDAJE O REALIZACI STAVBY, ČLENĚNÍ NA ETAPY)


Období realizace: **08/2025 – 12/2028**

Stavební postupy jsou uvedeny v části B.8 v samostatné příloze. 5.stavba je členěna na 5 stavební postupy

Jsou navrženy níže uvedené stavební postupy v průběhu uvedených **let**.

Roky 2025-2026:

Stavební postup č.0 představuje přípravné práce a práce na novém kolejišti včetně příslušných částí mostních objektů a propustků, nových komunikací a silničních nadjezdů apod mimo kolejiště bez nároku na nepřetržité výluky. Výjimku tvoří práce začátkem stavebního postupu na nezamyslickém zhlaví ŽST Kojetín z důvodu zajištění napojení vlečky TTD a.s. Závod lihovar

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Kojetín na stávající výhybku č.L9 a práce na části Lověšického nadjezdu v ŽST Přerov. V tomto stavebním postupu dále bude provedena kompletní demolice VB v ŽST Kojetín a částečná demolice VB v ŽST Chropyně. Koncem tohoto stavebního postupu bude dokončen obchvat města Kojetína.

Rok 2027:

Stavební postup č.1 je navržen pro práce v ŽST Kojetín, v sudé KS ŽST Chropyně a na dokončení TK2 Kojetín-Chropyně.

Stavební postup č.2 je navržen pro práce v TK2 Chropyně-Přerov a v ŽST Přerov. V tomto stavebním postupu bude dokončen obchvat Chropyně včetně příslušného silničního nadjezdu

Rok 2028:

Stavební postup č.3 je uvažován na provádění prací v TK1 Kojetín-Chropyně, v liché KS ŽST Chropyně a na dokončení TK1 Chropyně-Přerov.

Stavební postup č.4 představuje dokončovací práce, aktivaci nového zabezpečovacího zařízení, PDPS, třetí SVÚ, ...

Tato stavba a související drážní stavby:

- A) Modernizace trati Brno – Přerov, 5.stavba Kojetín – Přerov (tento projekt).
- B) Modernizace trati Brno – Přerov, 4.stavba Nezamyslice – Kojetín; předpokládaný termín realizace 01/2025-10/2028 s nepřetržitou výlukou TK Nezamyslice-Kojetín na 126 dnů v období 04-08/2028.
- C) Modernizace trati Brno – Přerov, 3.stavba Vyškov – Nezamyslice.
- D) Rozšíření CDP Přerov – nová budova; předpoklad realizace 04/2024-03/2027.
- E) Výstavba TNS Nezamyslice; předpoklad realizace 08/2024-03/2027.

Číslování stavebních objektů a provozních souborů této stavby je obecně šestimístné a skládá se ze tří číselných skupin:


- a) xx - .. - .. první dvojčíslí vyjadřuje traťový úsek stavby,
- b) .. - xx - .. druhé dvojčíslí vyjadřuje charakter objektu, tzv. profesní kód (viz. popis níže)
- c) .. - .. - xx třetí dvojčíslí je pořadovým číslem SO resp. PS ve stavebním úseku, profesním bloku.

Ad a) Jedná se o jeden traťový úsek zasahující v některých profesích do stanic Kojetín a Nezamyslice:

Žst Kojetín	25
Kojetín Chropyně	26
Žst. Chropyně	27
Chropyně Přerov	28
Žst Přerov	31

Ad b) Charakter objektu (kódy profesí)

- 00 SO veřej. zájmu
- 01 SO Trakční, zpětné a napájecí vedení
- 04 SO Rozvod 6 kV
- 05 PS ASDŘ PETZ a silnoproudých zařízení
- 06 SO Silnoproudé rozvody, uzemnění
- 07 PS Silnoproudé rozvody, SRR
- 08 PS Technologie rozvoden 6 kV
- 09 PS Technologie rozvoden 22 kV, 27 kV, 110 kV, měření, uzemnění
- 10 PS Sdělovací zařízení
- 12 SO Vedení 22 kV, 110 kV
- 13 PS Trafostanice 22/0,4 kV
- 14 PS Sdělovací zařízení

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


- 15 SO Pozemní objekty
- 16 SO Žel. spodek, nástupiště
- 17 SO Žel. svršek, úrovněové přejezdy
- 18 SO Pozemní komunikace, zpevněné plochy
- 19 SO Mosty, umělé stavby, zastřešení nástupišť
- 20 PS Zabezpečovací signalizace
- 21 SO Ochrana inž. sítí
- 22 SO Plynovody a plynové přípojky
- 27 SO Vodovody, kanalizace, žumpy
- 28 PS Zabezpečovací zařízení
- 29 SO Zdvhací zařízení
- 34 SO Úprava území, oplocení, hluk. Stěny, zemní valy, IPO
- 33 SO Úprava uzemnění
- 38 SO Náhradní rekultivace
- 50 SO Silnoproud mimodrážní

Ad c) Řazení objektů a souborů je prováděno ve směru růstu kilometráže.


Technologická část

Poznámka PS SO které jsou v seznamu přeškrtnuty PS 28-09-01 TNS Říkovice, doplnění rozvodny 25 kV byly ve stupni DSP vypuštěny.

D.1.1		Železniční zabezpečovací zařízení
D.1.1.1		Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 25-28-01	Žst. Kojetín, SZZ
	PS 27-28-01	Žst. Chropyně, SZZ
	PS 28-28-01	Odb. Bochoř, SZZ
	PS 31-28-01	Žst. Přerov, úpravy SZZ
D.1.1.2		Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
	PS 26-28-02	Kojetín - Chropyně, TZZ
	PS 28-28-02	Chropyně - odb. Bochoř, TZZ
	PS 28-28-03	Odbočka Bochoř - Přerov, TZZ
D.1.1.5		Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
	PS 80-28-01	Kojetín - Přerov, DOZ
	PS 80-28-02	Kojetín - Přerov, ETCS
D.1.2		Železniční sdělovací zařízení
D.1.2.1		Místní kabelizace (místní kabelizace (metalická, optická))
	PS 25-14-01	Žst. Kojetín, místní kabelizace
	PS 27-14-01	Žst. Chropyně, místní kabelizace
	PS 28-14-05	Odb. Bochoř, místní kabelizace
	PS 31-14-01	Žst. Přerov, místní kabelizace
D.1.2.2		Rozhlasové zařízení
	PS 25-14-05	Žst. Kojetín, rozhlasové zařízení
	PS 27-14-03	Žst. Chropyně, rozhlasové zařízení
	PS 28-14-09	Zast. Věžky, rozhlasové zařízení

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


D.1.2.3		Integrovaná telekomunikační zařízení (integrováná telekomunikační zařízení (ITZ), telefonní zapojovače, dispečerské terminály, telefonní ústředny ...)
	PS 25-14-04	Žst. Kojetín, telefonní zapojovač
	PS 27-14-02	Žst. Chropyně, telefonní zapojovač
D.1.2.4		Elektrická požární a zabezpečovací signalizace ***)(poplachové zabezpečovací a tísňové systémy, systémy kontroly vstupů, videodohledové systémy)
	PS 25-14-06	Žst. Kojetín, EZS
	PS 27-14-04	Žst. Chropyně, EZS
	PS 28-14-04	Chropyně – Bochoř SpS (TS) 22kV, EZS
	PS 28-14-06	Odb. Bochoř, EZS
	PS 25-14-07	Žst. Kojetín, kamerový systém
	PS 27-14-05	Žst. Chropyně, kamerový systém
	PS 28-14-02	Chropyně – Bochoř SpS (TS) 22kV, kamerový systém
	PS 28-14-04	Odb. Bochoř, kamerový systém
D.1.2.5		Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel (dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK), traťový kabel (TK), traťový optický kabel (TOK))
	PS 25-14-02	Kojetín - Kroměříž, DOK, TK
	PS 25-14-03	Kojetín - Lobodice, TK, HDPE
	PS 80-14-01	Kojetín - Přerov, DOK a TK
	PS 80-14-02	Kojetín - Přerov, přeložky a úpravy kabelů SŽDC
	PS 80-14-03	Kojetín - Přerov, přeložky a úpravy kabelů ČD-T
D.1.2.6		Informační systém pro cestující(informační systém pro cestující)
	PS 25-14-08	Žst. Kojetín, informační zařízení pro cestující
	PS 27-14-06	Žst. Chropyně, informační zařízení pro cestující
	PS 28-14-10	Zast. Věžky, informační zařízení pro cestující
D.1.2.7		Jiné sdělovací zařízení (jiné sdělovací zařízení (strukturovaná kabeláž, hodinová zařízení, ...))
	PS 25-14-09	Žst. Kojetín, sdělovací zařízení
	PS 27-14-07	Žst. Chropyně, sdělovací zařízení
	PS 28-14-03	Chropyně – Bochoř SpS (TS) 22kV, sdělovací zařízení
	PS 28-14-07	Odb. Bochoř, sdělovací zařízení
D.1.2.8		Přenosový systém (přenosový systém (přenosová zařízení, datové sítě, ...))
	PS 80-14-04	Kojetín - Přerov, přenosový systém
D.1.2.9		Rádiové systémy (rádiové systémy)
	PS 80-14-05	Kojetín - Přerov, GSM-R
	PS 80-14-06	Kojetín - Přerov, úprava TRS
D.1.2.10		DOZ a další nadstavbové systémy (DOZ a další nadstavbové systémy (DDTS ŽDC, ...))
	PS 80-14-07	Kojetín - Přerov, DDTS ŽDC
	PS 80-14-08	Kojetín - Přerov, DOZ
D.1.3		Silnoproudá technologie včetně DŘT
D.1.3.1		Dispečerská řídicí technika (DŘT)
	PS 25-05-01	Žst. Kojetín, DŘT
	PS 27-05-01	Žst. Chropyně, DŘT
	PS 28-05-04	Chropyně – Přerov, SpS (TS) 22kV, DŘT
	PS 28-05-02	Odb. Bochoř, DŘT
	PS 28-05-03	TNS Říkovice, doplnění DŘT
	PS 31-05-01	Žst. Přerov, doplnění DŘT
	PS 31-05-01.1	Žst. Přerov, doplnění DŘT
	PS 31-05-01.2	Žst. Přerov, DŘT-ETCS

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


	PS 31-05-02	ED Přerov, doplnění DŘT
D.1.3.3		Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic
	PS 28-09-04	TNS Říkovice, doplnění rozvodny 25 kV
D.1.3.5		Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
	PS 50-12-01	Návrh systému ochrany LDSŽ 22kV
	PS 50-12-02	Návrh kompenzace (a filtrace) LDSŽ 22kV
	PS 25-13-01	Žst. Kojetín, úprava stávající trafostanice 22/0,4kV
	PS 28-13-04	Chropyně – Přerov, SpS (TS) 22kV
	PS 25-13-02	Žst. Kojetín, trafostanice 22/0,4kV
	PS 27-13-01	Žst. Chropyně, trafostanice 22/0,4kV
	PS 28-13-02	Odb. Bochoř, trafostanice 22/0,4kV
	PS 25-07-03	Žst. Kojetín, náhradní zdroj elektrické energie
	PS 27-07-03	Žst. Chropyně, náhradní zdroj elektrické energie
	PS 28-07-03	Chropyně – Přerov (SpS), náhradní zdroj elektrické energie
	PS 28-07-04	Odb. Bochoř, náhradní zdroj elektrické energie
D.1.3.7		Provozní rozvod silnoproudu
	PS 25-07-01	Žst. Kojetín, rozvodna nn ve VB
	PS 25-07-02	Žst. Kojetín, rozvodna nn
	PS 25-07-03	Žst. Kojetín, výrobní a rozvodna FVE
	PS 27-07-01	Žst. Chropyně, rozvodna nn ve VB
	PS 27-07-02	Žst. Chropyně, rozvodna nn
	PS 27-07-03	Žst. Chropyně, výrobní a rozvodna FVE
	PS 28-07-04	Chropyně – Přerov (SpS), rozvodna nn
	PS 28-07-02	Odb. Bochoř, rozvodna nn
	PS 31-07-01	Žst. Přerov, úprava stávající rozvodny nn v TS

Stavební část


D.2.1		Inženýrské objekty
D.2.1.1		Kolejový svršek a spodek
	SO 25-16-01	Žst. Kojetín, železniční spodek
	SO 25-16-01.1	Žst. Kojetín, železniční spodek
	SO 25-16-01.2	Žst. Kojetín, vlečka č. 6182, železniční spodek
	SO 25-17-01	Žst. Kojetín, železniční svršek
	SO 25-17-01.1	Žst. Kojetín, železniční svršek
	SO 25-17-01.2	Žst. Kojetín, vlečka č. 6182, železniční svršek
	SO 26-16-01	Kojetín - Chropyně, železniční spodek
	SO 26-17-01	Kojetín - Chropyně, železniční svršek
	SO 27-16-01	Žst. Chropyně, železniční spodek
	SO 27-16-01.1	Žst. Chropyně, železniční spodek
	SO 27-16-01.2	Žst. Chropyně, vlečka č. 6180, železniční spodek
	SO 27-16-01.3	Žst. Chropyně, vlečka č. 6181, železniční spodek
	SO 27-17-01	Žst. Chropyně, železniční svršek

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


	SO 27-17-01.1	Žst. Chropyně, železniční svršek
	SO 27-17-01.2	Žst. Chropyně, vlečka č. 6180, železniční svršek
	SO 27-17-01.3	Žst. Chropyně, vlečka č. 6181, železniční svršek
	SO 28-16-01	Chropyně - Přerov, železniční spodek
	SO 28-17-01	Chropyně - Přerov, železniční svršek
	SO 31-16-01	Žst. Přerov, železniční spodek
	SO 31-17-01	Žst. Přerov, železniční svršek
	SO 80-17-01	Kojetín - Přerov, výstroj trati
	SO 50-00-05	Kojetín - Přerov, kácení zeleně a náhradní výsadba
D.2.1.2		Nástupiště
	SO 25-16-02	Žst. Kojetín, nástupiště
	SO 27-16-02	Žst. Chropyně, nástupiště
	SO 28-16-02	Zast. Věžky, nástupiště
D.2.1.3		Železniční přejezdy
	SO 25-17-02	Kojetín - Lobodice, žel. přejezd P7216 ev. km 0,759
	SO 25-17-03	Kojetín - Kroměříž, žel. přejezd v km 1,157
D.2.1.4		Mosty, propustky, zdi
	SO 25-19-01	Žst. Kojetín, žel. propustek v km 71,100
	SO 25-19-02	Žst. Kojetín, žel. most v km 71,354 (ul. Křenovská)
	SO 25-19-02.1	Žst. Kojetín, žel. most v km 71,354 (ul. Křenovská)
	SO 25-19-02.2	Žst. Kojetín, žel. most v km 71,354 (ul. Křenovská) - rampy
	SO 25-19-02.3	Žst. Kojetín, žel. most v km 71,354 (ul. Křenovská) - dešťová kanalizace
	SO 25-19-03	Žst. Kojetín, podchod v km 72,250
	SO 25-19-04	Žst. Kojetín, lávka pro pěši v km 73,673 - zrušení
	SO 25-19-05	Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 (dosavadní II/367)
	SO 25-19-05.1	Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 - most
	SO 25-19-05.2	Žst. Kojetín, žel. most v km 72,553 - těsněná vana
	SO 25-19-06	Žst. Kojetín, žel. most v ev. km 73,764 - zrušení
	SO 25-19-07	Kojetín - Kroměříž, žel. propustek v ev. km 0,536 - zrušení
	SO 25-19-08	Kojetín - Kroměříž, žel. propustek v km 0,640
	SO 25-19-09	Kojetín - Kroměříž, žel. propustek v km 1,257
	SO 26-19-01	Kojetín - Chropyně, žel. propustek v km 72,834
	SO 26-19-02	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 73,000
	SO 26-19-03	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 73,368
	SO 26-19-04	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 73,610 (Morava)
	SO 26-19-05	Kojetín - Chropyně, žel. propustek v ev. km 75,059 - zrušení
	SO 26-19-06	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,102
	SO 26-19-07	Kojetín - Chropyně, žel. propustek v km 74,338

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


	SO 26-19-08	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,427
	SO 26-19-09	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,602
	SO 26-19-10	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 74,774
	SO 26-19-11	Kojetín - Chropyně, žel. propustek v km 75,114
	SO 26-19-12	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 75,275 (lesní cesta)
	SO 26-19-13	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 75,863 (Malá Bečva)
	SO 26-19-14	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 76,027
	SO 26-19-15	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 76,510 (Svodnice)
	SO 26-19-15.1	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 76,510 (Svodnice)
	SO 26-19-15.2	Kojetín - Chropyně, žel. most v km 76,510 (Svodnice) - Opěrná zídka pod mostem
	SO 27-19-01	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 (III/4349)
	SO 27-19-01.1	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 – most
	SO 27-19-01.2	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 – rampy (III/4349)
	SO 27-19-01.3	Žst. Chropyně, žel. most v km 76,823 – rampa (ul. Nádražní)
	SO 27-19-02	Žst. Chropyně, podchod v km 77,115
	SO 27-19-03	Žst. Chropyně, žel. propustek v km 77,509
	SO 27-19-04	Žst. Chropyně, žel. propustek v km 0,079 vlečky č. 6180
	SO 27-19-71	Žst. Chropyně, silniční nadjezd v km 77,705
	SO 27-19-71.1	Žst. Chropyně, silniční nadjezd v km 77,705 - silniční most
	SO 27-19-71.2	Žst. Chropyně, silniční nadjezd v km 77,705 - zárubní zeď
	SO 28-19-01	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 80,091
	SO 28-19-02	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 80,250
	SO 28-19-03	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 80,514
	SO 28-19-04	Chropyně - Přerov, žel. propustek v ev. km 82,656 - zrušení
	SO 28-19-05	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 81,528
	SO 28-19-06	Chropyně - Přerov, žel. most v km 82,229 (Svodnice)
	SO 28-19-07	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 83,200
	SO 28-19-08	Chropyně - Přerov, žel. most v km 84,458 (cyklostezka)
	SO 28-19-08.1	Chropyně - Přerov, žel. most v km 84,458
	SO 28-19-08.2	Chropyně - Přerov, žel. most v km 84,458 - rampy
	SO 28-19-08.3	Chropyně - Přerov, žel. most v km 84,458 - dešťová kanalizace
	SO 28-19-09	Chropyně - Přerov, žel. propustek v km 84,532
	SO 28-19-10	Chropyně - Přerov, žel. propustek v ev. km 86,706 - zrušení
	SO 28-19-11	Chropyně - Přerov, žel. most v km 85,871 (cyklostezka)
	SO 28-19-11.1	Chropyně - Přerov, žel. most v km 85,871
	SO 28-19-11.2	Chropyně - Přerov, žel. most v km 85,871 - rampy
	SO 28-19-11.3	Chropyně - Přerov, žel. most v km 85,871 - dešťová kanalizace
	SO 28-19-12	Chropyně - Přerov, žel. most v km 86,141 (Svodnice)
	SO 31-19-01	Žst. Přerov, žel. most v km 181,318 (III/0557, Lověšice)
	SO 25-19-81	Žst. Kojetín, silniční most v km 0,444 (II/367)
	SO 25-19-82	Žst. Kojetín, silniční most přes Vlčidolku v km 1,312 (II/367)
	SO 25-19-83	Žst. Kojetín, silniční most přes Hanou v km 1,858 (II/367)

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


	SO 25-19-84	Žst. Kojetín, silniční nadjezd v žel. km 71,178 (II/367)
	SO 25-19-85	Žst. Kojetín, silniční most v napojení dosavadní II/367
	SO 25-19-86	Žst. Kojetín, nový inundační most na stávající II/367
	SO 26-19-81	Kojetín - Chropyně, silniční nadjezd v žel. km 73,903 (II/436)
	SO 28-19-81	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 78,401 (ÚK)
	SO 28-19-82	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 81,401 (III/4348)
	SO 28-19-82.1	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 81,401
	SO 28-19-82.2	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 81,401 - zeď
	SO 28-19-83	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 83,146 (II/436)
	SO 28-19-83.1	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 83,146
	SO 28-19-83.2	Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 83,146 - zeď
	SO 28-19-84	Chropyně - Přerov, silniční most v km 86,141 (ÚK)
D.2.1.5		Ostatní inženýrské objekty
	SO 25-34-01	Žst. Kojetín, úprava vodního toku IDVT 10205227 podél komunikace II/367
	SO 25-34-02	Žst. Kojetín, úprava vodního toku IDVT 10193715 a 10206547 pod komunikací II/367
	SO 25-34-03	Žst. Kojetín, úprava vodního toku IDVT 10188527
	SO 26-34-01	Kojetín - Chropyně, náhradní vodní plocha
	SO 26-34-02	Kojetín - Chropyně, úprava vodního toku IDVT 10194660
	SO 28-34-01	Chropyně - Přerov, úprava vodního toku IDVT 10202510
	SO 25-34-41	Žst. Kojetín, úprava meliorací
	SO 26-34-41	Kojetín - Chropyně, úprava meliorací
	SO 28-34-41	Chropyně - Přerov, úprava meliorací
D.2.1.6		Potrubní vedení
	SO 25-27-01	Žst. Kojetín, přeložka výtaku splaškové kanalizace, komunikace II/367
	SO 25-27-02	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace, komunikace II/367
	SO 25-27-03	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace, komunikace III/4335
	SO 25-27-04	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace v km 71,218
	SO 25-27-05	Žst. Kojetín, odvodnění podchodu v km 71,354
	SO 25-27-06	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka splaškové kanalizace
	SO 25-27-07	Žst. Kojetín, dešťové kanalizace
	SO 25-27-08	Žst. Kojetín, odvodnění zpevněných ploch SŽDC
	SO 25-27-09	Žst. Kojetín, přeložka přivaděče technologické vody
	SO 25-27-10	Žst. Kojetín, odvodnění podjezdu v km 72,553
	SO 25-27-11	Žst. Kojetín, přeložka kanalizací - ulice Nádražní a Kroměřížská, Kojetín
	SO 25-27-12	Žst. Kojetín, přeložka dešťové a drenážní kanalizace v km 72,548
	SO 25-27-13	Kojetín - Kroměříž, ochrana kanalizace v km 0,741
	SO 25-27-14	Žst. Kojetín, přípojka splaškové kanalizace, p.č. 2521, ulice Rumunská
	SO 25-27-15	Žst. Kojetín, dešťová kanalizace v úseku Ul.Padlých Hrdinů-Morava
	SO 26-27-01	Kojetín - Chropyně, ochrana kanalizace v km 73,016
	SO 27-27-01	Žst. Chropyně, přeložka jednotné kanalizace v km 76,833

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


	SO 27-27-02	Žst. Chropyně, odvodnění podjezdu v km 76,823
	SO 27-27-03	Žst. Chropyně, výpravní budova, přípojka splaškové kanalizace
	SO 27-27-04	Žst. Chropyně, dešťové kanalizace
	SO 27-27-71	Žst. Chropyně, kanalizace silnice III/4349 v km 0,000-0,420
	SO 27-27-72	Žst. Chropyně, jednotná kanalizace na silnici II/436
	SO 27-27-73	Žst. Chropyně, úprava kanalizace FATRA, a.s.
	SO 27-27-74	Žst. Chropyně, úprava kanalizace ČEPRO, a.s.
	SO 27-27-75	Žst. Chropyně, HDV č.1 do km 1,4 silnice III/4349
	SO 27-27-76	Žst. Chropyně, přeložka kanalizace v km 76,856
	SO 28-27-01	Chropyně - Přerov, přeložka dešťové kanalizace v km 84,508
	SO 28-27-02	Chropyně - Přerov, ochrana splaškové kanalizace - ulice Nábřeží, Bochoř
	SO 31-27-01	Žst. Přerov, odvodnění Lověšického podjezdu v km 181,318
	SO 31-27-02	Žst. Přerov, ochrana výtlaču splaškové kanalizace v km 181,587
	SO 31-27-03	Žst. Přerov, ochrana a úprava kanalizace, komunikace III/0557
	SO 25-27-21	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu, komunikace II/367
	SO 25-27-22	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu v km 71,309
	SO 25-27-23	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu, komunikace III/4335
	SO 25-27-24	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu v km 71,448
	SO 25-27-25	Kojetín - Lobodice, ochrana vodovodu v km 1,250 a 1,266
	SO 25-27-26	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka vodovodu
	SO 25-27-27	Žst. Kojetín, přeložka vodovodů v km 72,563
	SO 25-27-28	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 2521, ulice Rumunská
	SO 25-27-29	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 1462/1, ulice Rumunská
	SO 25-27-30	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 917, ulice Rumunská
	SO 26-27-21	Kojetín - Chropyně, přeložka vodovodu v km 72,976 - 73,464
	SO 27-27-21	Žst. Chropyně, přeložka a ochrana vodovodů v km 76,823
	SO 27-27-22	Žst. Chropyně, výpravní budova, přípojka vodovodu
	SO 28-27-21	Chropyně - Přerov, úprava vodovodu v km 84,501
	SO 28-27-22	Chropyně - Přerov, přeložka vodovodu v km 84,943
	SO 28-27-23	Chropyně - Přerov, úprava vodovodu v km 84,957
	SO 28-27-24	Chropyně - Přerov, přeložka vodovodu, komunikace II/436
	SO 31-27-21	Žst. Přerov, ochrana a úprava vodovodu, komunikace III/0557
	SO 31-27-22	Žst. Přerov, přeložka vodovodní přípojky, komunikace III/0557
	SO 25-22-01	Žst. Kojetín, přeložka VTL plynovodu, komunikace II/367
	SO 25-22-02	Žst. Kojetín, přeložka STL plynovodu, komunikace III/4335
	SO 25-22-03	Kojetín - Lobodice, ochrana STL plynovodu v km 1,254
	SO 25-22-04	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka plynovodu
	SO 25-22-05	Žst. Kojetín, úprava STL plynovodů v km 72,544
	SO 25-22-06	Kojetín - Kroměříž, ochrana VTL plynovodu v km 2,444
	SO 26-22-01	Kojetín - Chropyně, přeložka VTL plynovodu, místní komunikace
	SO 26-22-02	Kojetín - Chropyně, přeložka VTL plynovodu, komunikace II/436
	SO 26-22-03	Kojetín - Chropyně, úprava VTL plynovodu v km 73,765

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


	SO 26-22-04	Kojetín - Chropyně, ochrana VTL plynovodu, místní komunikace
	SO 26-22-05	Kojetín - Chropyně, ochrana VTL plynovodu v km 74,274
	SO 27-22-01	Žst. Chropyně, přeložka STL plynovodů v km 76,816
	SO 27-22-02	Žst. Chropyně, přeložka STL plynovodů – ulici Tovačovská, Chropyně
	SO 28-22-01	Chropyně - Přerov, úprava STL plynovodu v km 83,252
	SO 28-22-02	Chropyně - Přerov, ochrana plynovodu STL - ulice Nábřeží, Bochoř
	SO 28-22-03	Chropyně - Přerov, úprava VTL plynovodu v km 85,632
	SO 31-22-01	Žst. Přerov, ochrana STL plynovodu – ulice Drážní, Přerov
D.2.1.8		Pozemní komunikace
	SO 25-18-01	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367
	SO 25-18-01.1	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 1.část
	SO 25-18-01.2	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 2.část
	SO 25-18-01.3	Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 - 3.část
	SO 25-18-02	Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367
	SO 25-18-02.1	Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367 - silnice III.tř.
	SO 25-18-02.2	Žst. Kojetín, napojení dosavadní II/367 - úprava ÚK
	SO 25-18-03	Žst. Kojetín, přeložka III/43327
	SO 25-18-03.1	Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - od Popůvek
	SO 25-18-03.2	Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - směr prům. zóna
	SO 25-18-03.3	Žst. Kojetín, přeložka III/43327 - chodníky a sjezdy
	SO 25-18-04	Žst. Kojetín, úprava silnice III/43328
	SO 25-18-05	Žst. Kojetín, přeložka III/4335
	SO 25-18-05.1	Žst. Kojetín, přeložka III/4335 - silnice III.tř.
	SO 25-18-05.2	Žst. Kojetín, přeložka III/4335 - chodník
	SO 25-18-06	Žst. Kojetín, přeložky ÚK v km 70,9 - 71,4
	SO 25-18-07	Žst. Kojetín, úprava MK ul. Křenovská
	SO 25-18-08	Žst. Kojetín, úprava MK u žel. přejezdu P7216
	SO 25-18-09	Žst. Kojetín, zpevněné plochy
	SO 25-18-10	Žst. Kojetín, nákladiště u kol.č.9a
	SO 25-18-11	Žst. Kojetín, úprava dosavadní II/367 v km 72,544
	SO 25-18-11.1	Žst. Kojetín, úprava dosavadní II/367 v km 72,544 - silnice III.tř.
	SO 25-18-11.2	Žst. Kojetín, úprava dosavadní II/367 v km 72,544 - MK a chodníky
	SO 25-18-11.3	Žst. Kojetín, úprava dosavadní II/367 v km 72,544 - plochy SŽDC
	SO 25-18-12	Žst. Kojetín, úprava MK u žel. přejezdu P7231
	SO 26-18-01	Kojetín - Chropyně, přeložka ÚK k ČOV Kojetín
	SO 26-18-02	Kojetín - Chropyně, přeložka silnice II/436 v km 73,900
	SO 26-18-03	Kojetín - Chropyně, přeložka ÚK v km 73,7 - 74,4
	SO 26-18-04	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty
	SO 26-18-04.1	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v km 73,5 - 75,4
	SO 26-18-04.2	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v podjezdu v km 75,275
	SO 26-18-04.3	Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v km 75,4

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


	SO 26-18-05	Kojetín - Chropyně, úprava ÚK podél Svodnice v km 76,507
	SO 27-18-04	Žst. Chropyně, přeložka silnice III/4349 v km 76,821
	SO 27-18-02	Žst. Chropyně, místní komunikace
	SO 27-18-03	Žst. Chropyně, účelové komunikace
	SO 27-18-04	Žst. Chropyně, nákladiště u kol.č.7
	SO 27-18-05	Žst. Chropyně, zpevněné plochy
	SO 27-18-06	Žst. Chropyně, technologická budova, zpevněné plochy
	SO 27-18-71	Žst. Chropyně, silniční obchvat III/4349
	SO 27-18-71.1	Žst. Chropyně, silniční obchvat III/4349
	SO 27-18-71.2	Žst. Chropyně, připojení ÚK na p.č. 1217/47
	SO 27-18-71.3	Žst. Chropyně, připojení ÚK pro spalovnu
	SO 27-18-71.4	Žst. Chropyně, připojení ÚK na p.č. 1217/39
	SO 27-18-71.5	Žst. Chropyně, připojení ÚK na p.č. 1217/13
	SO 27-18-71.6	Žst. Chropyně, připojení ÚK na p.č. 1204/03
	SO 27-18-71.7	Žst. Chropyně, připojení ÚK pro retenční nádrž
	SO 27-18-72	Žst. Chropyně, úprava II/436
	SO 27-18-72.1	Žst. Chropyně, úprava II/436
	SO 27-18-72.2	Žst. Chropyně, připojení ÚK pro čerpací stanici
	SO 27-18-72.3	Žst. Chropyně, připojení ÚK pro FATRA, a.s.
	SO 27-18-72.4	Žst. Chropyně, připojení ÚK na p.č. 1229/1
	SO 27-18-73	Žst. Chropyně, okružní křižovatka
	SO 27-18-74	Žst. Chropyně, napojení MK na III/4349
	SO 27-18-75	Žst. Chropyně, napojení dosavadní III/4349
	SO 27-18-76	Žst. Chropyně, napojení ÚK v km 2,186 silnice III/4349
	SO 28-18-01	Chropyně - Přerov, úprava silnice III/4348 v km 81,401
	SO 28-18-02	Chropyně - Přerov, účelové komunikace Vlkoš
	SO 28-18-04	Chropyně - Přerov, spínací stanice, zpevněné plochy
	SO 28-18-06	Odb. Bochoř, technologická budova, zpevněné plochy
	SO 28-18-07	Zast. Věžky, zpevněné plochy
	SO 28-18-08	Chropyně - Přerov, úprava silnice II/436 v km 83,146
	SO 28-18-09	Chropyně - Přerov, komunikace Věžky
	SO 28-18-09.1	Chropyně - Přerov, komunikace Věžky - úprava silnice III/04719
	SO 28-18-09.2	Chropyně - Přerov, komunikace Věžky -místní komunikace
	SO 28-18-10	Chropyně - Přerov, úprava MK v podchodu v km 84,458 (Bochoř)
	SO 28-18-11	Chropyně - Přerov, komunikace Bochoř
	SO 28-18-12	Chropyně - Přerov, úprava ÚK v podchodu v km 85,871 (Lověšice)
	SO 28-18-13	Chropyně - Přerov, účelové komunikace Přerov
	SO 31-18-14	Žst. Přerov, úprava III/0557 (podjezd Lověšice)
	SO 31-18-14.1	Žst. Přerov, úprava III/0557 (podjezd Lověšice) – silnice III.tř.
	SO 31-18-14.2	Žst. Přerov, úprava III/0557 (podjezd Lověšice) – MK a chodníky
	SO 31-18-15	Žst. Přerov, účelové komunikace SŽDC

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


D.2.1.9		Kabelovody a kolektory
	SO 25-15-01	Žst. Kojetín, kabelovod
	SO 26-15-01	Kojetín – Chropyně, kabelovod
	SO 27-15-01	Žst. Chropyně, kabelovod
	SO 31-15-01	Žst. Přerov, kabelovod
	SO 31-15-01.1	Žst. Přerov, úprava kabelovodu
	SO 31-15-01.2	Žst. Přerov, kabelová lávka v km 181,289
D.2.1.10		Protihlukové objekty
	SO 25-15-02	Žst. Kojetín, PHS
	SO 25-15-02.1	Žst. Kojetín, PHS 1 - km 71,786 – km 71,956 vlevo
	SO 25-15-02.2	Žst. Kojetín, PHS 2 - km 72,043 – km 72,190 vlevo
	SO 25-15-02.3	Žst. Kojetín, PHS 3 - km 72,285 – km 72,538 vlevo
	SO 25-15-02.4	Žst. Kojetín, PHS 4 - km 72,518 – km 72,700 vlevo
	SO 27-15-02	Žst. Chropyně, PHS
	SO 27-15-02.1	Žst. Chropyně, PHS 5 - km 76,570 – km 76,775 vpravo
	SO 27-15-02.2	Žst. Chropyně, PHS 6 - km 76,775 – km 76,892 vpravo
	SO 31-15-02	Žst. Přerov, PHS
	SO 31-15-02.1	Žst. Přerov, PHS 7 - km 84,220 – km 84,900 vlevo
	SO 31-15-02.2	Žst. Přerov, PHS 8 - km 86,025 – km 86,278 vlevo
D.2.2		Pozemní stavební objekty
D.2.2.1		Pozemní objekty budov
	SO 25-15-03	Žst. Kojetín, výpravní budova
	SO 25-15-04	Žst. Kojetín, technologická budova
	SO 27-15-03	Žst. Chropyně, výpravní budova
	SO 27-15-04	Žst. Chropyně, technologická budova
	SO 28-15-03	Chropyně – Přerov, spínací stanice
	SO 28-15-04	Odb. Bochoř, technologická budova
D.2.2.2		Zastřešení nástupišť
	SO 25-15-05	Žst. Kojetín, zastřešení nástupišť
	SO 27-15-05	Žst. Chropyně, zastřešení nástupišť
	SO 28-15-05	Zast. Věžky, přístřešek na nástupišti
	SO 25-15-80	Žst. Kojetín, mobiliář
	SO 27-15-80	Žst. Chropyně, mobiliář
	SO 28-15-80	Zast. Věžky, mobiliář
D.2.2.3		Individuální protihluková opatření
	SO 25-15-06	Žst. Kojetín, IPO
	SO 27-15-06	Žst. Chropyně, IPO
D.2.2.4		Orientační systém
	SO 25-15-07	Žst. Kojetín, orientační systém
	SO 27-15-07	Žst. Chropyně, orientační systém

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


	SO 28-15-07	Zast. Věžky, orientační systém
D.2.2.5		Demolice
	SO 25-15-08	Žst. Kojetín, demolice
	SO 25-15-08.1	Žst. Kojetín, demolice - Stavědlo č.2, p.č.st.1011
	SO 25-15-08.2	Žst. Kojetín, demolice- Objekt skladu, p.č.st.1463
	SO 25-15-08.3	Žst. Kojetín, demolice - Výpravní budova, p.č.st.916
	SO 25-15-08.4	Žst. Kojetín, demolice - Stavědlo č.1, p.č.st.1014
	SO 25-15-08.5	Žst. Kojetín, demolice - Objekt nákladní pokladna p.č.915
	SO 25-15-08.6	Žst. Kojetín, demolice - Budovy a zařízení bez parcelního čísla
	SO 27-15-08	Žst. Chropyně, demolice
	SO 27-15-08.1	Žst. Chropyně, demolice- Stavědlo č.2, p.č.st. 596
	SO 27-15-08.2	Žst. Chropyně, demolice - Výpravní budova, p.č.st. 601
	SO 27-15-08.3	Žst. Chropyně, demolice - Stavědlo č.1, p.č.st.603
	SO 27-15-08.4	Žst. Chropyně, demolice - Budovy a zařízení bez parcelního čísla
	SO 28-15-08	Chropyně - Přerov, demolice
	SO 28-15-08.1	Chropyně - Přerov, demolice - Žst. Věžky, p.č.st.122
	SO 28-15-08.2	Chropyně - Přerov, demolice - Objekt váhy, p.č.st. 1881
	SO 28-15-08.3	Chropyně - Přerov, demolice - Sklad objektu váhy, p.č.st.1876
	SO 31-15-08	Žst. Přerov, demolice - Provozní objekt, p.č.st.245
D.2.2.6		Vnější vybavení budov
	SO 25-15-09	Žst. Kojetín, oplocení
	SO 25-15-10	Žst. Kojetín, náhradní výstavba
	SO 27-15-71	Žst. Chropyně, úpravy oplocení
	SO 27-15-71.1	Žst. Chropyně, úpravy oplocení areálu AUTO-CONT MIKA
	SO 27-15-71.2	Žst. Chropyně, úpravy oplocení areálu CEPTUM-CZ
	SO 27-15-71.3	Žst. Chropyně, úpravy oplocení pozemků Radomíra Kroupy
	SO 27-15-71.4	Žst. Chropyně, úpravy oplocení areálu FATRA, a.s.
	SO 27-15-71.5	Žst. Chropyně, úpravy oplocení ar. DESTRA Co., spol. s r.o./RWC s.r.o. – J - část
	SO 27-15-71.6	Žst. Chropyně, úpravy oplocení ar. DESTRA Co., spol. s r.o./RWC s.r.o. – S - část
	SO 28-15-10	Chropyně - Přerov, náhradní výstavba
D.2.3		Trakční a energetická zařízení
D.2.3.1		Trakční vedení
	SO 25-01-01	Žst. Kojetín, trakční vedení
	SO 26-01-01	Kojetín - Chropyně, trakční vedení
	SO 27-01-01	Žst. Chropyně, trakční vedení
	SO 28-01-01	Chropyně - Bochoř, trakční vedení
	SO 28-01-02	Odb. Bochoř, trakční vedení
	SO 28-01-03	Bochoř - Přerov, trakční vedení
	SO 28-01-04	Bochoř - Přerov, připojení zpětného a napájecího vedení
	SO 31-01-01	Žst. Přerov, úprava trakčního vedení

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


D.2.3.4		Ohřev výměn
	SO 25-06-01	Žst. Kojetín, EOv
	SO 27-06-01	Žst. Chropyně, EOv
	SO 28-06-01	Odb. Bochoř, EOv
	SO 31-06-01	Žst. Přerov, EOv
D.2.3.6		Rozvody a přeložky VN, NN, osvětlení, DOÚO
	SO 25-12-01	Žst. Kojetín, kabelový rozvod 22kV
	SO 26-12-01	Kojetín - Chropyně, kabelový rozvod 22kV
	SO 28-12-01	Chropyně - Přerov, kabelový rozvod 22kV
	SO 28-12-02	Chropyně - Přerov, připojení 22kV
	SO 28-12-03	TNS Říkovice, připojení 22kV
	SO 28-12-04	TNS Říkovice, nadzemní vedení zpětné, napájecí a 22kV
	SO 25-06-02	Žst. Kojetín, přípojka nn
	SO 25-06-03	Žst. Kojetín, venkovní osvětlení
	SO 25-06-04	Žst. Kojetín, osvětlení nástupišť a podchodu
	SO 25-06-05	Žst. Kojetín, rozvody nn
	SO 25-06-06	Žst. Kojetín, přeložky nn
	SO 25-06-07	Žst. Kojetín, DOÚO
	SO 25-06-08	Žst. Kojetín, přípojka vn 22kV - část SŽDC
	SO 27-06-02	Žst. Chropyně, přípojka nn
	SO 27-06-03	Žst. Chropyně, venkovní osvětlení
	SO 27-06-04	Žst. Chropyně, osvětlení nástupišť a podchodu
	SO 27-06-05	Žst. Chropyně, rozvody nn
	SO 27-06-06	Žst. Chropyně, přeložky nn
	SO 27-06-07	Žst. Chropyně, DOÚO
	SO 28-06-02	Odb. Bochoř, venkovní osvětlení
	SO 28-06-03	Odb. Bochoř, rozvody nn
	SO 28-06-04	Odb. Bochoř, DOÚO
	SO 28-06-05	Zast. Věžky, úprava přípojky nn
	SO 28-06-06	Zast. Věžky, osvětlení nástupišť a přístupových cest
	SO 28-06-07	Zast. Věžky, rozvody nn
	SO 28-06-08	Zast. Věžky, přeložky nn
	SO 31-06-02	Žst. Přerov, úprava DOÚO
	SO 31-06-03	Žst. Přerov, přeložky nn
	SO 31-12-01	Žst. Přerov, přeložky vn
D.2.3.7		Ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 25-01-02	Žst. Kojetín, ukolejnění
	SO 26-01-02	Kojetín - Chropyně, ukolejnění
	SO 27-01-02	Žst. Chropyně, ukolejnění
	SO 28-01-05	Chropyně - Přerov, ukolejnění

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

	SO 31-01-02	Žst. Přerov, úprava ukolejnění
D.2.3.8		Vnější uzemnění
	SO 25-06-09	Žst. Kojetín, vnější uzemnění
	SO 25-06-10	Žst. Kojetín, vnější uzemnění VB
	SO 27-06-08	Žst. Chropyně, vnější uzemnění
	SO 27-06-09	Žst. Chropyně, vnější uzemnění VB
	SO 28-06-09	Chropyně - Přerov, SpS (TS) 22kV, vnější uzemnění
	SO 28-06-10	Odb. Bochoř, vnější uzemnění
D.2.3.9		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
D.2.3.9.1		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních - mimo energetiky
	SO 25-06-11	Žst. Kojetín, přeložky VO
	SO 25-06-12	Žst. Kojetín, úprava rozvodů nn ul. Křenovská
	SO 25-06-13	Žst. Kojetín, úprava VO ul. Křenovská
	SO 25-06-14	Žst. Kojetín, úprava VO ul. náměstí Svobody
	SO 25-06-15	Žst. Kojetín, úprava VO ul. Kroměřížská
	SO 25-06-16	Žst. Kojetín, úprava rozvodů nn ul. Rumunská
	SO 26-06-01	Kojetín - Chropyně, přeložka kabelu nn NET4GAS km 75,100
	SO 26-06-02	Kojetín - Chropyně, přeložka kabelu nn NET4GAS u lesní cesty
	SO 26-06-03	Kojetín - Chropyně, přeložka vedení nn
	SO 27-06-11	Žst. Chropyně, přeložky VO
	SO 27-06-12	Žst. Chropyně, přeložka VO - km 78,035
	SO 27-06-13	Žst. Chropyně, úprava rozvodů nn ul. Tovačovská
	SO 27-06-14	Žst. Chropyně, úprava VO ul. Tovačovská
	SO 27-06-71	Žst. Chropyně, přeložka kabelu nn ČEPRO, a.s. kř. II/436
	SO 27-06-72	Žst. Chropyně, přeložka kabelu nn CETIN, a.s. kř. II/436
	SO 27-06-73	Žst. Chropyně, přeložky kabelů FATRA, a.s. kř. II/436
	SO 27-06-74	Žst. Chropyně, doplnění VO v oblasti okružní křižovatky
	SO 28-06-11	Zast. Věžky, úprava VO Věžky
	SO 28-06-12	Chropyně - Přerov, úprava rozvodů nn Bochoř
	SO 28-06-13	Chropyně - Přerov, úprava VO Bochoř
	SO 28-06-14	Chropyně - Přerov, úprava rozvodů nn, podchod Lověšice
	SO 28-06-15	Chropyně - Přerov, úprava VO, podchod Lověšice
	SO 31-06-11	Žst. Přerov, úprava rozvodů nn, podjezd Lověšice
	SO 31-06-12	Žst. Přerov, úprava VO, podjezd Lověšice
D.2.3.9.2		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních - energetika a SŽ
	SO 25-50-01	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 72,500
	SO 25-50-02	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,450
	SO 25-50-03	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,766
	SO 25-50-04	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 0,3 - 1,2 komunikace II/367

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

	SO 26-50-01	Kojetín - Chropyně, přeložky vn ČEZ - km 74,070
	SO 26-50-02	Kojetín - Chropyně, přeložky vn ČEZ u lesní cesty
	SO 26-50-03	Kojetín - Chropyně, přeložky nn E.ON - km 77,037
	SO 27-50-01	Žst. Chropyně, přeložky nn E.ON - km 78,040
	SO 27-50-02	Žst. Chropyně, přeložky vn E.ON - km 78,966
	SO 27-50-71	Žst. Chropyně, přeložka nn E.ON v oblasti křižovatky II/436
	SO 27-50-72	Žst. Chropyně, přeložka nn E.ON podzemní
	SO 28-50-01	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 84,304
	SO 28-50-02	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 84,540
	SO 28-50-03	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 85,344
	SO 28-50-04	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 85,699
	SO 28-50-05	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 86,150
	SO 28-50-06	Chropyně - Přerov, přeložky vvn ČEZ - km 87,100
	SO 28-50-07	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 87,256
	SO 28-50-08	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 87,472
	SO 31-50-01	Žst. Přerov, přeložky vn ČEZ - km 181,300
D.2.3.10		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních
	SO 25-10-01	Žst. Kojetín, přeložka měřicího kabelu GasNet ČR, a.s. v km 1,9 komunikace II/367
	SO 25-10-02	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 1,6 - 1,8 komunikace II/367
	SO 25-10-03	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 71,303 - 71,427
	SO 25-10-04	Kojetín - Lobodice, přeložka kabelů CETIN, a.s.
	SO 25-10-05	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 0,0 - 0,2 komunikace II/367
	SO 25-10-06	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 0,0 ÚK k ČOV
	SO 25-10-07	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 72,546
	SO 25-10-08	Žst. Kojetín, ochrana kabelů CETIN, a.s. v km 3.3 komunikace II/367
	SO 26-10-01	Kojetín - Chropyně, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 72,546 - 75,000
	SO 26-10-02	Kojetín - Chropyně, přeložka optického kabelu NET4GAS v km 1,53 lesní cesty
	SO 26-10-03	Kojetín - Chropyně, přeložka optického kabelu NET4GAS v km 74,261
	SO 27-10-01	Žst. Chropyně, přeložka kabelů CETIN, a.s., v km 76,808 - 76,913
	SO 27-10-71	Žst. Chropyně, přeložky kabelů CETIN, a.s.
	SO 28-10-01	Chropyně - Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 81,216 - 81,542
	SO 28-10-02	Chropyně - Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 82,993 - 83,331
	SO 28-10-03	Chropyně - Přerov, zrušení kabelů CETIN, a.s. v km 83,009 - 83,135
	SO 28-10-04	Chropyně - Přerov, zrušení kabelů CETIN, a.s. v km 84,521
	SO 31-10-01	Žst. Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 181,319
D.3		POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ STAVBY
D.3.1		Požárně bezpečnostní řešení stavby
D.3.2	SO 25-15-03	Žst. Kojetín, výpravní budova
	SO 25-15-04	Žst. Kojetín, technologická budova
	SO 27-15-03	Žst. Chropyně, výpravní budova
	SO 27-15-04	Žst. Chropyně, technologická budova

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

	SO 28-15-04	Odb. Bochoř, technologická budova

Popis navržených provizorních stavů

- ✓ V ŽST Kojetín, provizorní napojení nové výh.č.34 do TK směr Němčice nad Hanou a do němčického zhlaví ŽST Kojetín.
- ✓ Provizorní zázemí ŽST Kojetín, funkční v době, kdy bude stávající VB odstraněna a nová ještě nebude v provozu, bude ve výstavby.
- ✓ Provizorní přechod v ŽST Kojetín, bude provozován v době, kdy bude snesena stávající lávka pro pěší v km 73,673 a nebude dokončený podchod v km 72,250, ani podjezd v km 72,553. Tento provizorní přechod pro občany bude v době 05-07/2027 přes provozované SK4 a SK6; po tuto dobu bude dozorován dozorcem přechodu, kterého zajistí zhotovitel a bude mít odpovídající školení.
- ✓ Provizorní železniční přejezdy a přeložky komunikací v místě budovaných nadjezdů (nadjezdy v km 73,903; v km 81,408; v km 83,146). důvodem je skutečnost, že nové silniční nadjezdy jsou budovány v ose původních železničních přejezdů a objízdné trasy nejsou možné.
- ✓ V ŽST Přerov, provizorní kolejová propojky mezi výhybkami č.128 a 112, tato umožní jízdy vlaků od Břeclavi do svazku nákladních kolejí.

Postup výstavby a provizorní stavy se dotknou prakticky každého stavebního objektu a provozního souboru. Provizorní stavy v souvislosti s dočasnými překládkami silnic, zařízením staveniště aj jsou uvedeny v části Zásady organizace výstavby jsou doloženy v samostatné příloze části B

Harmonogram stavby podrobněji rozeepsán v části dokumentace B.8.3.2


1.1.2 URČENÍ KRITICKÝCH MILNÍKŮ VZTAŽENÝCH KE KONKRÉTNÍ ČINNOSTI V SO A PS, KDE DOCHÁZÍ K VYŠŠÍM NÁROKŮM NA BEZPEČNOST BOZP

Nejrizikovější činnosti budou probíhat dle plánovaných výluk v souladu s ustanovením předpisu SŽ Bp1 a SŽ Bp3.

Opatření k eliminaci jednotlivých kritických míst stanoveno v jednotlivých kapitolách č. 4 plánu BOZP.

1.1.3 VNĚJŠÍ VAZBY STAVBY NA OKOLÍ VČETNĚ JEJÍHO VLIVU NA OKOLÍ STAVBY

1.	Kontakt se stávajícími inženýrskými sítěmi	ANO: X	NE:
2.	Kontakt se železnicí	ANO: X	NE:
3.	Kontakt se silniční dopravou	ANO: X	NE:
4.	Kontakt s městskou hromadnou dopravou	ANO: X	NE:
5.	Kontakt s leteckým provozem	ANO:	NE: X
6.	Kontakt s cestující veřejností	ANO: X	NE:
7.	Kontakt s vodními díly	ANO:	NE: X
8.	Kontakt s veřejnými komunikacemi	ANO: X	NE:
9.	Kontakt s veřejnými objekty a osídlením	ANO: X	NE:
10.	Kontakt s podnikatelskými objekty	ANO: X	NE:

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

11.	Kontakt s turistickými cestami a cyklotrasami	ANO: X	NE:
12.	Kontakt s vodními toky:	ANO: X	NE:
13.	Kontakt se záplavovým územím	ANO:	NE: X


1.2 ODŮVODNĚNÍ PRO ZPRACOVÁNÍ PLÁNU

Podmínky k vypracování plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi jsou dány dle §15 odst. 2 zákona č. 309/2006 sb., v aktuálním znění, na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které jsou stanoveny prováděcím právním předpisem.

Povinnost zpracovat plán BOZP na staveništi:	ANO/NE
a) celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, 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	ANO
b) celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu,	ANO
Doručit oznámení o zahájení prací, jehož náležitosti stanoví prováděcí právní předpis, oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli	ANO

Na základě přílohy č. 5 NV č. 591/2006 Sb., v aktuálním znění, musí pro předmětnou stavbu být zpracován plán BOZP a určen koordinátor BOZP v přípravě stavby.

1.	Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopů o hloubce větší než 5 m.
2.	Práce související s používáním nebezpečných chemických látek a směsí klasifikovaných podle přímo použitelného předpisu Evropské unie jako akutně toxické kategorie 1 a 2 nebo při výskytu biologických činitelů podle zvláštních právních předpisů.
3.	Práce se zdroji ionizujícího záření pokud se na ně nevztahují zvláštní právní předpisy
4.	Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostředním nebezpečím utonutí
5.	Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.
6.	Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.
7.	Studnařské práce, zemní práce prováděné protlačováním nebo mikrotunelováním z podzemního díla, práce při stavbě tunelů, pokud nepodléhají doзору orgánů státní báňské správy
8.	Potápěčské práce
9.	Práce prováděné ve zvýšeném tlaku vzduchu (v kesonu).
10.	Práce s použitím výbušnin podle zvláštních právních předpisů


	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

11.	Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.
-----	--

Zpracování PLÁNU BOZP nesouvisí s určení Koordinátora BOZP

1.2.1 SOUPIS DOKUMENTŮ SLOUŽÍCÍCH JAKO PODKLAD PRO ZPRACOVÁNÍ PLÁNU

Zadávací dokumentace:	Příloha č. 1 Specifikace Díla Příloha č. 2 Obchodní podmínky OP/DSP+PDPS/05/21 Příloha č. 3 Technické podmínky a) Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (TKP) b) Všeobecné technické podmínky VTP/DOKUMENTACE/02/21 c) Zvláštní technické podmínky včetně příloh v nich uvedených
Územní rozhodnutí	Zahájení ÚR vydáno magistrátem města Přerov pod č.j. MMP/183926/2021/VoD ÚR vydáno 30.8.2022 a nabylo právní moc 30.9.2022
Předchozí stupeň dokumentace	a) Záměr projektu „Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov“, zpracovatel „Společnost MCO+SAGASTA pro úsek Kojetín - Přerov“, 11/2019 včetně Schvalovací doložky Ministerstva dopravy k záměru projektu investiční akce „Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov“ . b) Dokumentace pro územní rozhodnutí „Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov“, zpracovatel „Společnost MCO+SAGASTA pro úsek Kojetín - Přerov“, 11/2019 c) AKTUALIZACE PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ 2023 – Lokalita obchvat Chropyně c) Studie "Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov - Alternativní řešení silniční infrastruktury v kú. Chropyně", zpracovatel „Společnost MCO+SAGASTA pro úsek Kojetín - Přerov“, 11/2019.
Předpisy Správy železnic – viz příloha č.1 – Základní přehled právních a ostatních předpisů v platném znění	

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

PROJEKČNÍ KANCELÁŘ / PROJEKTANT

Zhotovitel PD:	<p>Společnost Koj-Pře Vedoucí sdružení MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. se sídlem: Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc IČO: 64610357 DIČ: CZ70994234</p> <p>SAGASTA s.r.o. se sídlem: Novodvorská 1010/14, Lhotka, 142 00 Praha 4 IČO: 04598555 , DIČ:CZ04598555</p> <p>EXprojekt s.r.o. se sídlem: Heršpická 758/13, Štýřice, 619 00 Brno IČO: 29285801 , DIČ:CZ29285801</p>
----------------	--

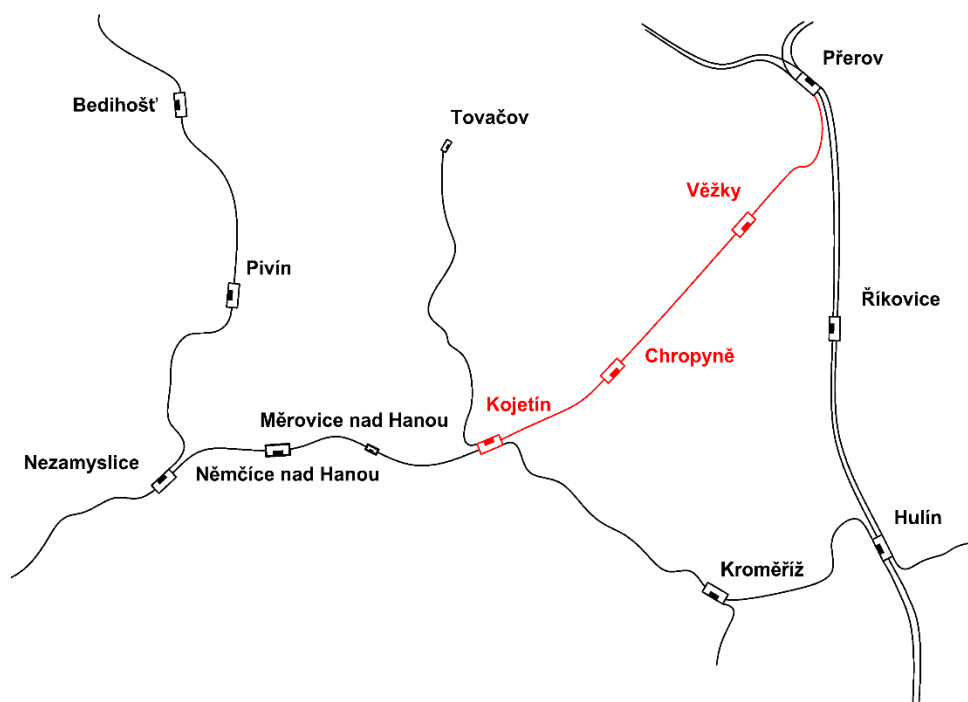
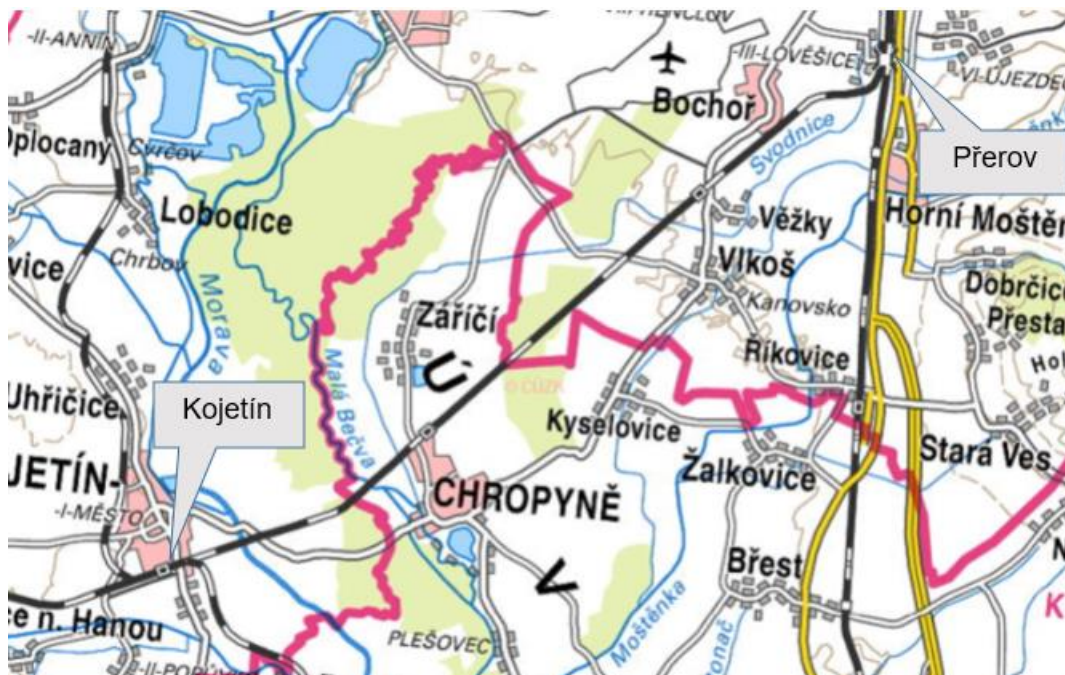
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

Projektant stavby:	Ing. Jiří Malina – Hlavní inženýr projektu
Adresa:	-
IČO:	-
Obor autorizace:	IM00, ID00
Číslo autorizace:	1301840


	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

2 B. SITUAČNÍ VÝKRES STAVBY

Situační výkres širších vztahů dané stavby obsahuje požadavky stanovené zvláštním právním předpisem.




Podrobnější schémata jsou uvedena v PD část B.8

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	<i>Stavba:</i>	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	<i>Datum:</i>	27.9. 2024	<i>Vydání č.:</i>	PDPS_V.1


3 ZÁKLADNÍ INFORMACE O ROZHODNUTÍCH TÝKAJÍCÍCH SE STAVBY A PODMÍNKÁCH STANOVENÝCH V ROZHODNUTÍCH A V PROJEKTOVÉ DOKUMENTACI STAVBY PRO JEJÍ PROVÁDĚNÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENÍŠTI A SOUPIS DOKUMENTŮ, TÝKAJÍCÍCH SE STAVBY, NA ZÁKLADĚ KTERÝCH BYLA STAVBA POVOLENA, VČETNĚ OZNAČENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU NEBO AUTORIZOVANÉHO INSPEKTORA

Podmínky správních rozhodnutí, jejich splnění ze zpracování přechází fáze přípravy stavby a odkazy na části dokumentace, ke kterým se vztahují


Podmínky správních orgánů předchozího stupně	Vyjádření projektanta a způsob zpracování dokumentace
1_Archeologicky ustav AV CR	Stavebník má povinnost oznámit započetí zemních prací s předstihem min 30dnů.
2_ Obvodní Báňský úřad pro Zlínský kraj	Bez připomínek
3_ Obvodní Báňský úřad pro Olomoucký kraj	Bez připomínek
4_Drážní úřad rozhodnutí o změně zabezpečení přejezdu P7216	Podmínky jsou zapracovány v rámci přejezdu SO251702 a v zabezpečovacím zařízení
5_Drážní úřad rozhodnutí o změně zabezpečení přejezdu P8498	Podmínky jsou zapracovány v rámci přejezdu SO251703 a v zabezpečovacím zařízení
6_ Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci	Bez podmínek
7_ Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci –změna technického řešení	Bez podmínek
8_ Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně	Podmínky vyjádření KHSZL/06945/2020/2,5/HOK/KM/MAR-0,2 Jsou obsaženy v hlukové studii a v objektech IPO
9_ Krajský úřad Olomouckého kraje Odbor dopravy a silničního hospodářství	Podmínky uvedeny ve vyjádření KÚOK/73763/2019/ODSH-SH/131 PD UR. Zpracováno v objektech silničních komunikací
10_ Krajský úřad Olomouckého kraje Odbor životního prostředí	Vyjádření KUOK28241/2020 podle §14 lesního zákona. Podmínky zapracovány v E2,1,9 Lesní příloha
11_ Krajský úřad Olomouckého kraje Odbor životního prostředí a zemědělství	Vyjádření KUOK 76539/2019 Bez podmínek
12_ Krajský úřad Olomouckého kraje Odbor životního prostředí a zemědělství	Vyjádření KUOK 3410/2020 K LOKALITĚ Včelínských Luk. Stavba musí dodržet přístupy pouze z pozemků dráhy
13_ Krajský úřad Olomouckého kraje Odbor životního prostředí a zemědělství	Vyjádření KUOK 51961/2020 Vyjimka pro chráněné druhy živočichů a rostlin. Podmínky směřují na zhotovitele, který jim musí podřídít způsob výstavby
14_ Krajský úřad Olomouckého kraje Odbor životního prostředí a zemědělství	Vyjádření KUOK 129494/2020 K LOKALITĚ Natura 2000 – bez podmínek
15_ Krajský úřad Zlínského kraje Odbor dopravy a silničního hospodářství	Vyjádření KUZL 37563/2020 Bez podmínek
16_ Krajský úřad Zlínského kraje Odbor stavebního řádu a životního prostředí	Vyjádření KUZL 61375/2020 – KU hodnotí záměr z hlediska územního plánu jako PŘÍPUSTNÝ – dále bez podmínek
16_ Krajský úřad Zlínského kraje Odbor životního prostředí a zemědělství	Vyjádření KUZL 46232/2019 – Bez podmínek

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	<i>Stavba:</i>	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	<i>Datum:</i>	27.9. 2024	<i>Vydání č.:</i>	PDPS_V.1

17_ Krajský úřad Zlínského kraje Odbor životního prostředí a zemědělství	Vyjádření KUZL 8450/2021 Výjimka pro chráněné druhy živočichů a rostlin. Podmínky směřují na zhotovitele, který jim musí podřídít způsob výstavby
18_ Krajský úřad Zlínského kraje Odbor životního prostředí a zemědělství	Vyjádření KUZL 78961/2019 K LOKALITĚ Natura 2000 – bez podmínek
20_ Krajský úřad Zlínského kraje Odbor životního prostředí a zemědělství	Vyjádření KUZL 70105/2021 K VKP - Podmínky směřují na zhotovitele, který jim musí podřídít způsob výstavby
21_ LOM Praha provozovatel Letiště Přerov	Bez podmínek
22_ Ministerstvo Dopravy	Vyjádření 648/2020-910-IPK/4 – koordinované stanovisko – Stavba musí být umístěna dle DUR- Plníme v rámci dokumentace jako celku
23_ Ministerstvo Dopravy	Vyjádření 42/2018-910-IVD/4 – rezerva pro stavbu D-O-L – překonáno vyjádřením MD-15666/2023-910/2 Informace o zrušení územní ochrany pro stavbu D-O-L
24_ Město Chropyně	MCH 3292/2022 – souhlas se stavbou – bez podmínek
25_ Město Chropyně	MCH 7133/2020 – povolení sjezdu na nákladíště – Podmínky řeší SO271804
26_ Město Kojetín odbor výstavby, životního prostředí a dopravy	MK8730/2019-VŽPD/lzs – Bez podmínek
27_ Město Kojetín odbor výstavby, životního prostředí a dopravy	MK11885/2022-VŽPD/Mr – Povolení sjezdů. Podmínky řeší SO251809 a SO251810
28_ Město Kojetín odbor výstavby, životního prostředí a dopravy	MK4201/2022-VŽPD/lzs – Ochrana přírody – Bez podmínek
29_ Město Kroměříž odbor výstavby, životního prostředí a dopravy	Povolení sjezdů. Podmínky řeší SO271802 a SO271803
30_ Městský úřad Kroměříž	MěUKM/104096/2019 – podle §14 lesního zákona. Podmínky zpracovány v E2,1,9 Lesní příloha
31_ Městský úřad Kroměříž Odbor životního prostředí, Oddělení ochrany vod a prostředí – vodoprávní úřad	MeUKM/047367/2022 § 115 vodního zákona – Bez podmínek
32_ Magistrát města Přerova Odbor koncepce a strategického rozvoje	MMPPr/157544/2020/2 – Podmínky na zohlednění vyjmenovaných budoucích staveb. Stavba jako celek neznemožní výstavbu uvedených staveb.
33_ Magistrát města Přerova Odbor stavebního úřadu a životního prostředí	MMPPr/065356/2022 – koordinované stanovisko – Bez podmínek
34_ Magistrát města Přerova Odbor stavebního úřadu a životního prostředí	MMPPr/165755/2020/Sko – Povolení přejezdu P8498-Podmínky splněny v rámci SO251703
35_ Magistrát města Přerova Odbor stavebního úřadu a životního prostředí	MMPPr/238853/2019/Sko – Rozhodnutí o zrušení přejezdu P7201,P7202,P7203, P7204, P7205, P7209, P7210, P7211, P7212, P7213, P7214, P7215, P7231
37_ Magistrát města Přerova Odbor stavebního úřadu a životního prostředí	MMPPr/081349/2021/STAV/ZEM/He– podle §14 lesního zákona. Podmínky zpracovány v E2,1,9 Lesní příloha
38_ Magistrát města Přerova Odbor stavebního úřadu a životního prostředí	MMPPr/136594/2020/STAV/ZP/Tes Povolení Kácení. Podmínky na zhotovitele
39_ Magistrát města Přerova Odbor stavebního úřadu a životního prostředí	MMPPr/162716/2019 Koordinované stanovisko. Podmínky plněny zejména v části E.1.2 Vliv stavby na životní prostředí, Dále v části

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	<i>Stavba:</i>	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	<i>Datum:</i>	27.9. 2024	<i>Vydání č.:</i>	PDPS_V.1

	D.2.1.8 Pozemní komunikace. Z hlediska územního plánu je záměr přípustný
40_ Magistrát města Přerova Odbor stavebního úřadu a životního prostředí	MMPPr/070626/2022/ScM Vyjádření dle §17 vodního zákona – Podmínky plněny v části D.2.1.4 Mostní objekty
41_ Magistrát města Přerova Odbor stavebního úřadu a životního prostředí	MMPPr/047334/2021/STAV/ZP/Eh Zásah do VKP Podmínky plněny zejména objektem náhradní výsadby
42_ Ministerstvo obrany	94535/2019-1150-OUZ-BR – Bez podmínek
43_ Ministerstvo obrany	131089/2022-1322-OUZ-BR – Změna technického řešení – Bez podmínek
44_ MINISTERSTVO VNITRA generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky	MV-108416-8/PO-PRE-2019 Souhlas bez podmínek
45_ Ministerstvo životního prostředí	MZP/2020/570/1640 Souhlas s odnětím ZPF – Podmínky zapracovány v části E.1.2.8. Zemědělská příloha
46_ Ministerstvo životního prostředí	MZP/201 7/570/J 168 Podmínky zapracovány do části ZOV a Vliv stavby na životní prostředí
47_ Ministerstvo životního prostředí	MZP/2020/570/479 §29 zákona o ochraně nerostného bohatství – stavba nezasahuje do dobývacích prostor
48_ Ministerstvo životního prostředí	MZP/2020/570/1382 Odvolání k vyjádření OK výjimka zvláště chráněných druhů – Podmínky na realizaci
49_ Ministerstvo životního prostředí	MZP/2020/570/184 Závazné stanovisko k ověření změn záměru – NESOUHLASNÉ STANOVISKO
50_ Ministerstvo životního prostředí	MZP/2020/570/13881388 – Závěr zjišťovacího řízení – Změny nemají významný vliv na ŽP a záměr nebude posuzován podle zákona
51_ Obec Bezměrov	224/19 – Bez podmínek
52_ Obec Bochoř	1901220/2019/Boch –Bez podmínek
53_ Obec Kyselovice	V DSP Obec není dotčena
54_ Obec Říkovice	V DSP Obec není dotčena
55_ Obec Věžky	Bez podmínek
56_ Obec Vlkoš	428/2019 – Bez podmínek
57_ Obec Žalkovice	Bez podmínek
58_ Policie ČR DI Kroměříž	KRPZ-86778-4/ČJ-2019-150806 Bez podmínek
59_ Policie ČR DI Přerov	KRPM-86215-1/ČJ-2019-140806 Bez podmínek
60_ Policie ČR DI Přerov	KRPM-49801-2/ČJ-2022-140806 Bez podmínek
61_ Povodí Moravy	PM-54797/2021/5203/Fi – Podmínky zapracovány v rámci mostních objektů a úprav koryk
62_ ŘSD – Správa Olomouc	4001/2019-52200/Ba – Podmínky zapracovány v rámci D.2.1.8 – Pozemní komunikace
63_ ŘSD – Správa Zlín	SZ/0022/53200/2021/Ru – Podmínky doplnit dokumentaci – Požadované je doplněno v DSP
64_ ŘSZK	ŘSZKKM13601/20-225 – Podmínka k podjezdu na III/4349 – Podjezd v Chropyni se nerealizuje
65_ Správa silnic Olomouckého kraje	SSOK-JH 21185/2020 – Podmínky krytí kabelových tras jsou splněny
66_ Správa silnic Olomouckého kraje	SSOK-JH 8676/2022 – Změna technického řešení na mostech obchvatu Kojetína – Bez podmínek


	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

67_Úřad pro civilní letectví	013014-18-701 – Odkaz na vyjádření LOM
------------------------------	--

Do dokumentace byly zapracovány veškeré požadavky vyšších a schvalovacích orgánů objednatele i vznesené požadavky dotčených orgánů státní správy, získané projektantem v průběhu prací a schvalování přípravné dokumentace stavby. Podrobněji viz dokladová část projektu.

STAVEBNÍ ÚŘAD:

Speciální stavební úřad: Dopravní a energetický stavební úřad

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

4 POSTUPY NA STAVENÍŠTI ŘEŠÍCÍ A SPECIFIKUJÍCÍ JEDNOTLIVÁ OPATŘENÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z PLATNÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, S OHLEDEM NA MÍSTNÍ PODMÍNKY VE VAZBĚ NA PŘEDPOKLÁDANÝ ČASOVÝ PRŮBĚH PRACÍ PŘI REALIZACI DANÉ STAVBY

Každý zhotovitel prací předloží technologický pracovní postup včetně rizik vyplývajících s těchto zvolených postupů a opatření na eliminaci rizik koordinátorovi BOZP **min. 8 dní před zahájením prací**, aby mohly být tyto opatření zkoordinovány se zástupci pro oblast BOZP. Ostatní ujednání plánu BOZP se vztahují rovněž v plném rozsahu na práce prováděné v režimu stavby.

Plán bude průběžně **doplňován pracovními a technologickými postupy předkládanými zhotoviteli stavby** ve smyslu § 16 zákona 309/2006 Sb. v předstihu 8 dnů před zahájením prací koordinátorovi BOZP ke kontrole opatření k zajištění BOZP u zvolených pracovních a technologických postupech. Technologické a pracovní postupy budou opatřeny jménem, číslem osvědčení a podpisem odborně způsobilé osoby v prevenci rizik působící u zhotovitele na znamení plnění povinností v prevenci rizik dle § 9 zákona 309/2006 S

Práci na stavbě může provádět pouze odborná firma s platným oprávněním pro CPS (SŽDC Ob1 díl II). Zhotovitel před zahájením prací musí zajistit proškolení zaměstnanců vykonávajících práci z bezpečnosti práce při vstupu na železniční dopravní cestu. **Při vykonávání prací odpovídá zhotovitel za dodržování bezpečnostních předpisů a norem podle platné legislativy a předpisů Správy železnic, státní organizace.** Všechny osoby, které pracují na elektrifikovaných tratích, musí mít elektrotechnickou kvalifikaci minimálně „osoba poučená“ dle přílohy č. 4 vyhl.100/1995 Sb. Osoby, které na elektrifikovaných tratích organizují a řídí stavební práce a jiné neelektrické práce musí být navíc odborně vyškoleny a musí vykonat odbornou zkoušku v rozsahu určeném příslušnými předpisy (vedoucí práce dle předpisu SŽ Zam 1).

V případě vzniku MU na staveništi, zhotovitel bude bez prodlení mj. informovat odpovědného pracovníka Správy železnic, státní organizace.

Na stavbě nesmí být umístěna světla nebo barevně plochy zaměnitelné návěstními znaky, nebo takové, které by mohly jinak ohrozit bezpečnost drážní dopravy – jedna se o oslnění řidičů drážních vozidel. Tento požadavek je nutno respektovat.

Z důvodu umístění stavby na pozemcích SŽ, s.o., **musí být vydán pro pracovníky Zhotovitele průkaz pro vstup do míst veřejnosti nepřístupných pro cizí právní subjekty** (dále jen CPS) dle předpisu SŽDC Ob1 díl II. Tento průkaz je možné získat na žádost zhotovitele stavby na SŽ, s.o., odbor bezpečnosti.

Vstup do míst Správy železnic upravuje předpis Správy železnic Ob1 díl II.


Přesněji uvedeno v článku 8 výše uvedeného předpisu:

„Čl. 8 Vstup do míst veřejnosti nepřístupných se povoluje vydáním průkazu (viz příloha A). Bez tohoto průkazu je vstup do míst veřejnosti nepřístupných zakázán.“

Potřebné dokumenty přikládáné k žádosti o Průkaz pro CPS

- Osvědčení o absolvování školení o BOZP dle předpisu Správy železnic Zam1
- Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k práci vydaný ve smyslu ustanovení zákona č.373/2011 Sb., vyhlášky č.79/2013 Sb. a vyhlášky č.101/1995 Sb.
- Kopie smluvního vztahu k Správa železnic, státní organizace, ČD, a.s., ČD-Cargo, a.s.

Podrobnější informace naleznete na: <https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/vstup-do-provozovane-zdc>

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Do doby vydání povolení pro vstup cizích osob do míst veřejnosti nepřístupných **nesmí být práce na pozemcích SŽ, s.o. zahájeny**. CPS jsou povinny být po dobu pohybu v prostorech, objektech a zařízeních SŽ, s.o. viditelně označeny průkazem.

Všechna **opatření** pro zajištění BOZP tedy musí být **prováděná OKAMŽITĚ** po vzniku nebezpečí. V případě zjištění **cizí osoby** na staveništi je nutné ji **VYKÁZAT**.

NÁVĚST STŮJ, ZASTAVTE VŠEMI PROSTŘEDKY

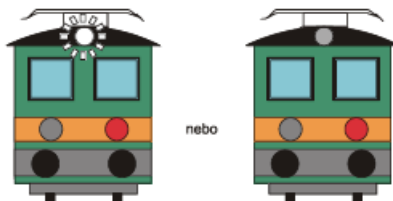
Kroužením praporkem, rukou, jakýmkoli předmětem jakékoli barvy kromě ZELENÉ. Zaměstnanec, dávající návěst Stůj, zastavte všemi prostředky, běží (jde) podle možnosti co nejdále od místa ohrožení vstříc vlaku nebo posunovému dílu, který je nutno zastavit; po zastavení oznámí strojvedoucímu důvod dávání návěsti. Strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu), který zjistil nesjízdné místo na sousední koleji (kolejích) nebo mu bylo oznámeno, a není rozhodující, zda se jedná o jedoucí nebo stojící vlak (PMD, posunový díl), musí na hnacím vozidle rozsvítit návěst Stůj, zastavte všemi prostředky.

Tři krátké zvuky několikrát opakované, dávané píšťalkou, houkačkou, nebo lokomotivní houkačkou)

několikrát opakované.



Jedno červené světlo svítilny na jancím vozidle podle možnosti doplňované o přerušované rozsvěcované reflektorové svítilny nebo horního návěstního světla hnacího vozidla)




4.1 ZAJIŠTĚNÍ OPLOCENÍ, OHRAZENÍ STAVBY, VSTUPŮ A VJEZDŮ NA STAVENIŠTĚ, PROSTOR PRO SKLADOVÁNÍ A MANIPULACI S MATERIÁLEM

Obvod staveniště je dán hranicí trvalých a dočasných záborů, která je vykreslena v situacích. Dočasné zábory jsou navrženy pro manipulační pruhy podél nově budovaných silničních těles.

Stanovení zajištění oplocení či ohrazení stavby

Vzhledem k délce a charakteru liniové stavby je nemožné ji souvisle zajistit oplocením výšky 1,8m v zastavěné a 1,1m v nezastavěné oblasti. Jednotlivé vstupy na staveniště budou osazeny značkami „Zákaz vstupu na staveniště“ popř. značení obdobného charakteru. Oplocení bude využito v rámci prací v žst. jednotlivých žst. pro oddělení vyloučených částí nástupišť a dále o oplocení pozemních stavebních objektů v průběhu výstavby na kterých se bude aktuálně pracovat. Výkopy na veřejně přístupných místech budou zajištěny min. dvoutýčovým zábradlím. V rámci obvodu staveniště nebude prováděno dodatečné ohrazení vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o prostor veřejnosti nepřístupný dle zákona o drahách.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Zajištění staveniště mimo zastavěné území v malém dosahu od místního osídlení může být nahrazeno:

- Na styku s veřejnými komunikacemi označení tyčemi (kůly) po stranách vjezdu se zákazy vstupu nepovolaným osobám a s dopravní značkou s místní dopravní úpravou s minimálně 5 m délky nápadné překážky ve směru obvodu staveniště ve výši min 1,1 m (nezabraňovat průjezdu)
- Na styku s místními pěšinami označení se zákazem vstupu nepovolaným osobám s minimálně 5 m délky nápadné překážky po stranách ve směru obvodu staveniště ve výši min 1,1 m (nezabraňovat průchodu)

V případě kontaktu staveniště s jinou pozemní komunikací bude pracoviště zajištěno dopravním značením. Na mostech nebo v místech s různou úrovní komunikací oddělit pracovní místo od provozu neprůjezdnou bariérou (mobilní betonová svodidla typu New Jersey).

Kontakt se železniční dopravou a při nadúrovňovém křížení komunikací budou stanovena technická opatření typu: pevné plné zábradlí, ochranné sítě proti zabránění propadnutí jakýchkoliv předmětů, průjezdná komunikace s technickou zábranou proti pádu předmětů ze stavby – zakrytá konstrukce apod.

Prostor během demolice stavebních objektů bude souvisle oplocen do výšky 1,8 m s přihlédnutím na ohrožený prostor při možném pádu sutí a kontaktu s podnikatelskými subjekty. V prostoru bouracích prací se nesmějí provádět jiné činnosti ostatních zhotovitelů.

Vstupy a vjezdy na staveniště, komunikace na staveništi

Napojení sjezdů na staveniště z veřejných komunikací bude provedeno zpevněnými sjezdy, které budou opatřeny příslušným přechodným dopravním značením. U výjezdů ze staveniště na veřejné komunikace bude zřízena plocha pro čištění vyjíždějících vozidel ze stavby.

Všechny vjezdy na staveniště budou označeny výstražnými značkami „**Zákaz vstupu na staveniště**“. Jednotlivé příjezdy na stavbu budou číselně označeny včetně uvedení staničení.

Staveniště bude, dále označeno vývěskami „**Stavba povolena**“ a „**Oznámení o zahájení prací**“ – **bude součástí informační cedule stavby !!!**


Prostor pro skladování a manipulaci s materiálem

Prostory pro skladování a manipulaci s materiálem jsou součástí zařízení staveniště. Dočasné skladování pro nejbližší pracovní operace může být provedeno i v oplocené části staveniště vždy po dohodě se stavbyvedoucím popřípadě jeho zástupcem.

Železniční trať stavby se nachází převážně v kopcovitém terénu. V rámci obvodu staveniště jsou navrženy plochy zařízení staveniště. Plochy zařízení staveniště jsou navrženy podle předpokládaných potřeb dodavatele, podle konfigurace terénu, podle vlastnických vztahů a způsobu využívání těchto ploch.

Plochy zařízení staveniště jsou navrženy v lokalitách se soustředěnou stavební činností (např. ve stanici, u mostních objektů apod.). Plochy zařízení staveniště jsou situovány tak, aby byly přístupné z okolních stávajících komunikací I., II. a III. třídy a místních a účelových komunikací, případně jízdou po pláni. Věcné využití ploch zařízení staveniště je specifikováno pouze rámcově. Přesná specifikace je odvislá od možností (kapacita, mechanizace, technologie atd.) budoucího zhotovitele stavby.

Plochy navržené pro zařízení staveniště si zhotovitel podle potřeby upraví. Pro zpevnění ploch ZS a provizorních přístupových cest se předpokládá využívat především šterku nebo v kombinaci se silničními panely. Po ukončení stavebních prací budou pozemky uvedeny do původního nebo předem sjednaného stavu.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Plochy zařízení staveniště budou souvisle oploceny do výšky 1,8 m.

Ukládání materiálu v blízkosti kolejí dle SŽ D1 článek 24

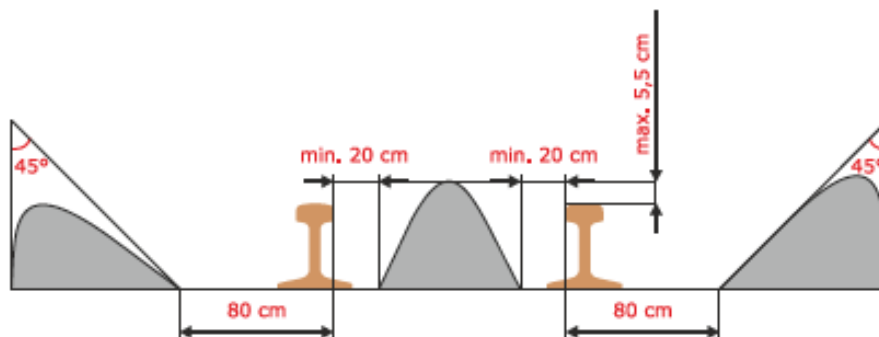
a) nesmí tento materiál zasahovat do průjezdného průřezu kolejí vyjma kolejí vyloučených za účelem provedení prací spojených s uložením tohoto materiálu;

b) nesmí tento materiál znemožnit viditelnost návěstí u těchto a ani jiných provozovaných **kolejí**;

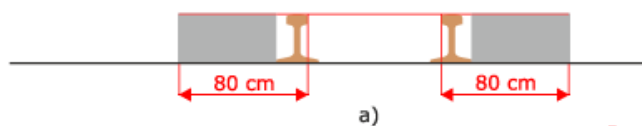
c) nesmí tento materiál zasahovat do prostoru volných rozhledových poměrů (např. u železničních přejezdů, u centrálních přechodů);

d) tento materiál nemá zasahovat do volného schůdného a manipulačního prostoru. Uložit materiál do tohoto prostoru je povoleno zcela výjimečně a za těchto podmínek:

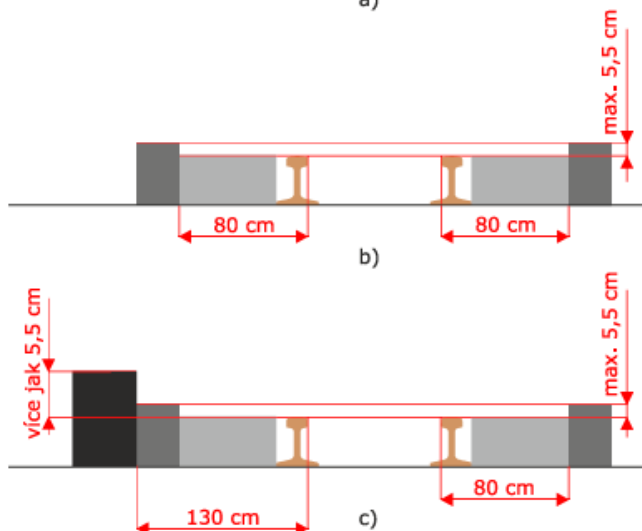
da) sypké materiály (hromady štěrku, uhlí apod.) složené vedle kolejí musí být vzdáleny od vnitřní hrany kolejnice nejméně 80 cm a jejich sklon ke koleji nesmí být větší než 45 stupňů (viz znázornění na obrázku 23 tohoto článku);



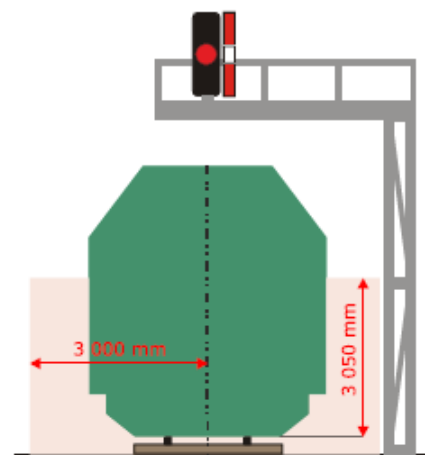
db) sypké materiály složené do koleje mezi kolejnice nesmí přesahovat temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm. Zároveň při vnitřních hranách kolejnic musí být zachován volný prostor o šířce nejméně 20 cm a hloubce min. 5 cm (viz znázornění na obrázku 23 tohoto článku). Na tratích ozubnicových a úzkorozchodných však musí být celý prostor mezi kolejnicemi volný;




dc) předměty uložené vedle koleje do vzdálenosti 80 cm od vnitřní hrany kolejnice nesmí přesahovat úroveň temena hlav kolejnic [viz znázornění na obrázku 24 a)]. Při uložení ve vzdálenosti od 80 cm do 130 cm od vnitřní hrany kolejnice nesmí přesahovat úroveň temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm [viz znázornění na obrázku 24 b)]. Předměty, uložené vedle koleje a svou výškou přesahující úroveň temena hlav kolejnic o více než 5,5 cm, musí být vzdálené od vnitřní hrany nejbližší kolejnice nejméně 130 cm [viz znázornění na obrázku 24 c)];



dd) předměty uložené do koleje mezi kolejnice musí být uloženy a zajištěny tak, aby při vnitřních hranách kolejnic byl

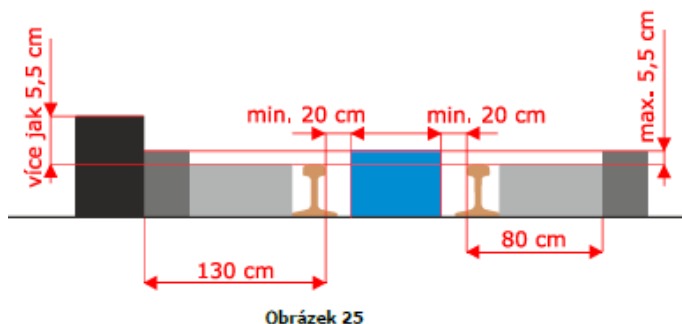


— Průjezdný průřez
— Volný schůdný a manipulační prostor

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

volný prostor o šířce nejméně 20 cm, **úroveň temena hlav kolejnic mohou** přesahovat max. o 5,5 cm [viz znázornění na obrázku 25)];

e) materiál je povoleno ukládat ve vzdálenosti minimálně 1 m od balíz (rádiového zařízení krátkého dosahu, namontovaného v koleji, předávající informace mobilní části ETCS na vozidle, jehož anténa pro čtení balíz se nachází nad ním).



4.2 ZAJIŠTĚNÍ OSVĚTLENÍ STAVENIŠŤ A PRACOVÍŠŤ

Pozor! Případné osvětlení na stavbě nesmí být umístěna světla nebo barevné plochy zaměnitelné návěstními znaky, nebo takové, které by mohly jinak ohrozit bezpečnost drážní dopravy – jedná se o oslnění řidičů drážních vozidel. Tento požadavek je nutno respektovat při osvětlení kolejíště.

V případě využití mobilního osvětlení staveniště musí být usměrněn proud světla takovým způsobem, aby nedocházelo k oslňování strojvedoucích u přilehlé železniční trati a řidičů vozidel.

Osvětlení venkovních pracovišť

Noční osvětlení staveniště a pracoviště bude zajištěno dle potřeb zhotovitele ze staveništního rozvodu el. energie.

Požadavky na nočních práce vzniknou během plánovaných nočních výluk.


Umělé osvětlení venkovních pracovišť a spojovacích cest musí odpovídat náročnosti vykonávané práce na zrakovou činnost a ochranu zdraví v souladu s normovými hodnotami a požadavky české technické normy na osvětlení venkovních pracovních prostor:

- ČSN EN 124 64-2 Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 2: Venkovní pracovní prostory.
- ČSN EN 13201-1 až 4 Osvětlování pozemních komunikací.

ČSN EN 12464-2

Tabulka 5.3 – Staveniště

Referenční číslo	Druh prostoru, úkolu nebo činnosti	\bar{E}_m lx	U_o –	R_{GL} –	R_a –	Specifické požadavky
5.3.1	úklid staveniště, výkopy a nakládka	20	0,25	55	20	
5.3.2	zařízení staveniště, montáž kanalizace, doprava, pomocné a skladové práce	50	0,40	50	20	
5.3.3	montáž konstrukčních prvků, jednoduché zabezpečovací práce, montáž bednění a armatur, pokládka elektrických rozvodů a kabelů	100	0,40	45	40	
5.3.4	spojování nosných prvků, náročná montáž elektrických a strojních součástí a potrubí	200	0,50	45	40	

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Uspořádání tabulek

- **Sloupec 1** uvádí seznam referenčních čísel pro každý prostor, úkol nebo činnost.
- **Sloupec 2** uvádí seznam prostorů, úkolů nebo činností, pro které jsou uvedeny jednotlivé požadavky. Nejsou-li v seznamu některé prostory, úkoly nebo aktivity uvedeny, mají se převzít hodnoty pro podobné, srovnatelné situace.
- **Sloupec 3** uvádí udržovanou osvětlenost E_m na srovnávací rovině (viz 4.3) pro prostor, úkol nebo činnost uvedené ve sloupci 2.
- **Sloupec 4** uvádí minimální rovnoměrnost osvětlení U_0 na srovnávací rovině (viz 4.3) pro prostor, úkol nebo činnost uvedené ve sloupci 2.
- **Sloupec 5** uvádí mezní hodnoty činitele oslnění (R_{GL}) platné pro situace uvedené ve sloupci 2 (viz 4.4).
- **Sloupec 6** uvádí minimální index podání barev (R_a) (viz 4.7.3) pro situace uvedené ve sloupci 2.
- **Sloupec 7** obsahuje rady a poznámky s výjimkami a zvláštními aplikacemi pro situace uvedené ve sloupci 2.

4.3 STANOVENÍ OCHRANNÝCH A KONTROLOVANÝCH PÁSEM A OPATŘENÍ PROTI JEJICH POŠKOZENÍ

Nové vedení dražního tělesa vyvolává v rozsáhlé míře nutnost přeložek mimodrážních sítí – bude se jednat o přeložky STL a VTL plynovodu, přeložky vodovodů a kanalizací. Významnou měrou zasáhne stavba i do mimodrážních silnoproudých a slaboproudých rozvodů a zařízení. Jedná se o přeložky vedení společnosti CETIN, přeložky vedení nn, vn a vvn společnosti E.ON a ČEZ, přeložky a úpravy rozvodů a osvětlení města Kojetín, města Chropyně, obce Věžky, obce Bochoř a místní části Přerova Lověšice.

Vzhledem k výstavbě nového železničního tělesa a zrušení stávajícího tělesa vznikne v území nové ochranné pásmo dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Během realizace záměru budou dotčena některá ochranná pásma inženýrských sítí. Stavba leží v ochranném pásmu vodních zdrojů Plešovec Břestský Les v v oblasti Chropyně. Ochranné pásmo se nachází z jižní strany trati od Řeky Moravy až po křížení ve Věžkách.


Při předání staveniště je nutno v terénu **zajistit vytýčení stávajících inženýrských sítí v prostoru staveniště**, při vlastním provádění stavby je pak nutno důsledně respektovat požadavky uvedené ve vyjádření jednotlivých správců. Jakékoli práce prováděné v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy.

O způsobu provádění zemních prací v blízkosti podzemních vedení musí být **všichni pracovníci včetně obsluh strojů prokazatelně (pisemně) poučeni, seznámeni s polohou zařízení a s rozsahem ochranného pásma**. Přidělenou práci nemůže vykonávat pouze jeden pracovník. V dohledové vzdálenosti musí být vždy další osoba. Strojní provádění výkopů je možné vykonávat pouze do vzdálenosti 1 m od vyznačené polohy podzemního vedení. U plynovodů a parovodů se nesmí při dokopávkách používat nevhodné ruční nářadí (např. špičáky, sochory apod.). Totéž platí i pro aplikaci pneumatického, elektrického, akumulátorového nebo motorového nářadí. Pro případ porušení plynového potrubí při práci v jeho blízkosti je vhodné mít k dispozici zpracovaný havarijný plán.

Při terénních pracích je třeba zejména:

- Před použitím mechanizace budou sítě odhaleny ručními kopanými sondami.
- V případě křížení sítí výkopem stavby budou sítě zajištěny.
- Je zakázáno, provádět veškeré pozemní práce, při kterých by byla narušena stabilita podpěrných bodů – sloupů nebo stožárů.

Pokud není možné dodržet předchozí body, je možné požádat příslušný provozní útvar provozovatele lokální distribuční soustavy o další řešení (zajištění odborného dohledu pracovníka s elektrotechnickou kvalifikací dle nařízení vlády č. 194/2022 Sb. (popř. dle vyhlášky č. 50/1978 Sb. – dle platného osvědčení), vypnutí a zajištění zařízení, zaizolování živých částí ...), pokud nejsou tyto podmínky již součástí jiného vyjádření ke stavbě.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

V případě vedení nízkého napětí je možné též požádat o zaizolování části vedení.

Při práci v ochranném pásmu nadzemních energetických vedení je nutné dbát zvýšené pozornosti pracovníků dovážejících materiál (nákladní automobily – při vykládce – zvedání korby), manipulujících s materiálem – jeřáby atd. Je důležité dodržet bezpečnou vzdálenost a v případě, že dojde k dotyku stroje s elektrickým vedením – **NEVYSTUPOVAT!!!**

Při manipulaci s jeřábem v blízkosti slaboproudých silnoproudých elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení.



Při činnosti v blízkosti NN je nutno dodržovat minimální vzdálenost 1 m od neizolovaných živých částí.

Pokud nelze nadzemní elektrické vedení přesunout mimo staveniště nebo je odpojit od zdroje elektrického proudu, je nutno zabránit vjezdu dopravních prostředků a pojezdových strojů do ochranného pásma. Nelze-li provoz dopravních prostředků a pojezdových strojů pod vedením vyloučit, je nutno umístit závěsné zábrany a náležitá upozornění.

Během stavby je nutno nadzemní kabely NN ochránit a sloupy zabezpečit proti ztrátě stability.

V ochranném pásmu nadzemního, ochranného, podzemního, zabezpečovacího, informačního vedení, elektrické stanice, výroby elektriny, telekomunikačního a měřicího vedení, je bez souhlasu vlastníka **zakázáno**:

- zřizovat zařízení staveniště, umísťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, uskladňovat hořlavé a výbušné látky,
- **provádět bez souhlasu zemní práce,**
- provádět činnosti, které by mohli ohrozit život, zdraví či majetek osob,
- provozovat činnosti, které by znemožňovali nebo podstatně znesnadňovali přístup k těmto zařízením.


4.3.1 OCHRANNÉ PÁSMO ŽELEZNICE

Stavba je situována v **ochranném pásmu dráhy**.

To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Vzhledem k výstavbě nového železničního tělesa v dvoukolejné šířce, částečnému vedení v nové ose, vyšší rychlosti se rozšíří ochranné pásmo pro dráhy. Stávající ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Nové ochranné pásmo dráhy pro rychlost 200 km/hod (nad 160 km/hod) bude určeno svislou rovinou vedenou 100 m od osy krajní koleje.

Bezpečnostní opatření pro práce v ochranném pásmu dráhy jsou uvedeny v kap. **4.20.1 Zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy**

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

4.3.2 OCHRANNÉ PÁSMO SILNIC A DÁLNIC

Silniční ochranná pásma pro dálnice, silnice a komunikace určuje zákon č.13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ochranným pásmem silnic 50 m od osy vozovky pro silnice I. třídy a pro místní komunikace I. třídy.

Ochranným pásmem silnic II. třídy ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Silničním ochranným pásmem se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti 100 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu dálnice.

4.3.3 OCHRANNÉ PÁSMO TELEKOMUNIKACÍ


D.2.3.10		Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních
	SO 25-10-01	Žst. Kojetín, přeložka měřicího kabelu GasNet ČR, a.s. v km 1,9 komunikace II/367
	SO 25-10-02	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 1,6 - 1,8 komunikace II/367
	SO 25-10-03	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 71,303 - 71,427
	SO 25-10-04	Kojetín - Lobodice, přeložka kabelů CETIN, a.s.
	SO 25-10-05	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 0,0 - 0,2 komunikace II/367
	SO 25-10-07	Žst. Kojetín, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 72,546
	SO 25-10-08	Žst. Kojetín, ochrana kabelů CETIN, a.s. v km 3.3 komunikace II/367
	SO 26-10-01	Kojetín - Chropyně, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 72,546 - 75,000
	SO 26-10-02	Kojetín - Chropyně, přeložka optického kabelu NET4GAS v km 1,53 lesní cesty
	SO 26-10-03	Kojetín - Chropyně, přeložka optického kabelu NET4GAS v km 74,261
	SO 27-10-01	Žst. Chropyně, přeložka kabelů CETIN, a.s., v km 76,808 - 76,913
	SO 27-10-71	Žst. Chropyně, přeložky kabelů CETIN, a.s.
	SO 28-10-01	Chropyně - Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 81,216 - 81,542
	SO 28-10-02	Chropyně - Přerov, přeložka kabelů CETIN, a.s. v km 82,993 - 83,331
	SO 28-10-03	Chropyně - Přerov, zrušení kabelů CETIN, a.s. v km 83,009 - 83,135

Tato ochranná pásma stanovuje zákon o telekomunikacích (§ 7 zákona č. 127/2005 Sb.) a příslušné prováděcí vyhlášky. Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 0,5 m po stranách krajního vedení.

V případě křížení podzemních kabelů se staveništní komunikací budou kabely chráněny betonovými panely.

4.3.4 OCHRANNÉ PÁSMO VODOVODŮ A KANALIZACÍ

D.2.1.6		Potrubní vedení
	SO 25-27-01	Žst. Kojetín, přeložka výtlačku splaškové kanalizace, komunikace II/367
	SO 25-27-02	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace, komunikace II/367
	SO 25-27-03	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace, komunikace III/4335
	SO 25-27-04	Žst. Kojetín, přeložka jednotné kanalizace v km 71,218
	SO 25-27-05	Žst. Kojetín, odvodnění podchodu v km 71,354
	SO 25-27-06	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka splaškové kanalizace
	SO 25-27-07	Žst. Kojetín, dešťové kanalizace


	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

	SO 25-27-08	Žst. Kojetín, odvodnění zpevněných ploch SŽDC
	SO 25-27-09	Žst. Kojetín, přeložka přivaděče technologické vody
	SO 25-27-10	Žst. Kojetín, odvodnění podjezdu v km 72,553
	SO 25-27-11	Žst. Kojetín, přeložka kanalizací - ulice Nádražní a Kroměřížská, Kojetín
	SO 25-27-12	Žst. Kojetín, přeložka dešťové a drenážní kanalizace v km 72,548
	SO 25-27-13	Kojetín - Kroměříž, ochrana kanalizace v km 0,741
	SO 25-27-14	Žst. Kojetín, přípojka splaškové kanalizace, p.č. 2521, ulice Rumunská
	SO 25-27-15	Žst. Kojetín, dešťová kanalizace v úseku Ul.Padlých Hrdinů-Morava Řešeno samostatnou stavbou
	SO 26-27-01	Kojetín - Chropyně, ochrana kanalizace v km 73,016
	SO 27-27-01	Žst. Chropyně, přeložka jednotné kanalizace v km 76,833
	SO 27-27-02	Žst. Chropyně, odvodnění podjezdu v km 76,823
	SO 27-27-03	Žst. Chropyně, výpravní budova, přípojka splaškové kanalizace
	SO 27-27-04	Žst. Chropyně, dešťové kanalizace
	SO 27-27-71	Žst. Chropyně, kanalizace silnice III/4349 v km 0,000-0,420
	SO 27-27-72	Žst. Chropyně, jednotná kanalizace na silnici II/436
	SO 27-27-73	Žst. Chropyně, úprava kanalizace FATRA, a.s.
	SO 27-27-74	Žst. Chropyně, úprava kanalizace ČEPRO, a.s.
	SO 27-27-75	Žst. Chropyně, HDV č.1 do km 1,4 silnice III/4349
	SO 27-27-76	Žst. Chropyně, přeložka kanalizace v km 76,856
	SO 28-27-01	Chropyně - Přerov, přeložka dešťové kanalizace v km 84,508
	SO 28-27-02	Chropyně - Přerov, ochrana splaškové kanalizace - ulice Nábřeží, Bochoř
	SO 31-27-02	Žst. Přerov, ochrana výtlačku splaškové kanalizace v km 181,587
	SO 25-27-21	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu, komunikace II/367
	SO 25-27-22	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu v km 71,309
	SO 25-27-23	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu, komunikace III/4335
	SO 25-27-24	Žst. Kojetín, přeložka vodovodu v km 71,448
	SO 25-27-25	Kojetín - Lobodice, ochrana vodovodu v km 1,250 a 1,266
	SO 25-27-26	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka vodovodu
	SO 25-27-27	Žst. Kojetín, přeložka vodovodů v km 72,563
	SO 25-27-28	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 2521, ulice Rumunská
	SO 25-27-29	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 1462/1, ulice Rumunská
	SO 25-27-30	Žst. Kojetín, přípojka vodovodu, p.č. 917, ulice Rumunská
	SO 26-27-21	Kojetín - Chropyně, přeložka vodovodu v km 72,976 - 73,464
	SO 27-27-21	Žst. Chropyně, přeložka a ochrana vodovodů v km 76,823
	SO 27-27-22	Žst. Chropyně, výpravní budova, přípojka vodovodu
	SO 28-27-21	Chropyně - Přerov, úprava vodovodu v km 84,501
	SO 28-27-22	Chropyně - Přerov, přeložka vodovodu v km 84,943
	SO 28-27-23	Chropyně - Přerov, úprava vodovodu v km 84,957
	SO 28-27-24	Chropyně - Přerov, přeložka vodovodu, komunikace II/436

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb.

- U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí,

- U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

4.3.5 OCHRANNÉ PÁSMO ELEKTRICKÉHO VEDENÍ

D.2.3.9.2		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních - energetika a SŽ
	SO 25-50-01	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 72,500
	SO 25-50-02	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,450
	SO 25-50-03	Žst. Kojetín, přeložky nn ČEZ - km 73,766
	SO 25-50-04	Žst. Kojetín, přeložky vn ČEZ - km 0,3 - 1,2 komunikace II/367
	SO 26-50-01	Kojetín - Chropyně, přeložky vn ČEZ - km 74,070
	SO 26-50-02	Kojetín - Chropyně, přeložky vn ČEZ u lesní cesty
	SO 26-50-03	Kojetín - Chropyně, přeložky nn E.ON - km 77,037
	SO 27-50-01	Žst. Chropyně, přeložky nn E.ON - km 78,040
	SO 27-50-02	Žst. Chropyně, přeložky vn E.ON - km 78,966
	SO 27-50-71	Žst. Chropyně, přeložka nn E.ON v oblasti křižovatky II/436
	SO 27-50-72	Žst. Chropyně, přeložka nn E.ON podzemní
	SO 28-50-01	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 84,304
	SO 28-50-02	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 84,540
	SO 28-50-03	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 85,344
	SO 28-50-04	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 85,699
	SO 28-50-05	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 86,150
	SO 28-50-06	Chropyně - Přerov, přeložky vvn ČEZ - km 87,100
	SO 28-50-07	Chropyně - Přerov, přeložky nn ČEZ - km 87,256
	SO 28-50-08	Chropyně - Přerov, přeložky vn ČEZ - km 87,472

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:


Zařízení	Parametr		Hodnota
Venkovní elektrické vedení (není uloženo v zemi)			
Vedení vvn	nad 400kV	.....	30m
Vedení vvn	od 220kV do 400 kV	.....	20m
Vedení vvn	od 110kV do 220kV	.....	15m
Vedení vvn	od 35kV do 110 kV	.....	12m
Kabelové závěsné vedení	110kV	.....	2m
Vedení vn s neizolovanými vodiči	od 1kV do 35kV	.....	7m
Vedení vn s izolovanými vodiči	od 1kV do 35kV	.....	2m

Podmínky pro provádění činností v ochranných pásmech nadzemních vedení

Ochranné pásmo nadzemního vedení podle §46, odst. (3), Zák. č. 458/2000 Sb. je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, které činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně

– pro vodiče bez izolace 7 metrů (resp. 10 metrů u zařízení postaveného do 31. 12. 1994),

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

- pro vodiče s izolací základní 2 metry,
- pro závěsná kabelová vedení 1 metr;

b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně – 12 metrů (resp. 15 metrů u zařízení postaveného do 31. 12. 1994).

Poznámka:

Nadzemní vedení nízkého napětí (do 1 kV) není chráněno ochranným pásmem. Při činnostech prováděných v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1 ed. 3.

V ochranném pásmu nadzemního vedení je podle §46 odst. (8) a (9) „energetický zákon“ zakázáno:

1. zřizovat bez souhlasu vlastníka těchto zařízení stavby či umisťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, jakož i uskladňovat hořlavé a výbušné látky,
2. provádět bez souhlasu vlastníka zemní práce,
3. provádět činnosti, které by mohly ohrozit spolehlivost a bezpečnost provozu těchto zařízení nebo ohrozit život, zdraví či majetek osob,
4. provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k těmto zařízením,
5. vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad výšku 3 metry.

Pokud stavba nebo stavební činnost zasahuje do ochranného pásma nadzemního vedení, je třeba požádat o písemný souhlas vlastníka nebo provozovatele tohoto zařízení na základě §46, odst. (8) a (11) Zákona č. 458/2000 Sb.


V ochranných pásmech nadzemních vedení je třeba dále dodržovat následující podmínky:

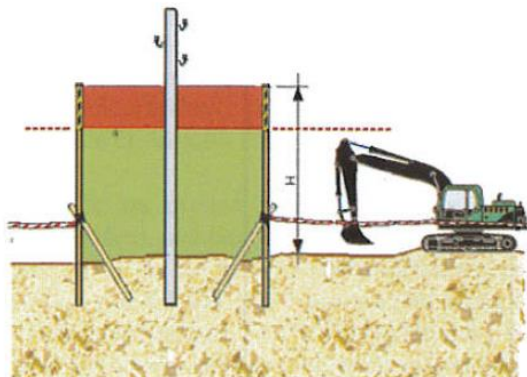
1. Při pohybu nebo pracích v blízkosti elektrického vedení vysokého napětí se nesmí osoby, předměty, prostředky nemající povahu jeřábu přiblížit k živým částem – vodičům blíže než 2 metry (dle ČSN EN 50110-1 ed. 3).
2. Jeřáby a jim podobná zařízení musí být umístěny tak, aby v kterékoli poloze byly všechny jejich části mimo ochranné pásmo vedení a musí být zamezeno vymrštění lana.
3. Je zakázáno stavět budovy nebo jiné objekty v ochranných pásmech nadzemních vedení vysokého napětí.
4. Je zakázáno, provádět veškeré pozemní práce, při kterých by byla narušena stabilita podpěrných bodů – sloupů nebo stožárů.
5. Je zakázáno upevňovat antény, reklamy, ukazatele apod. pod, přes nebo přímo na stožáry elektrického vedení.
6. Dodavatel prací musí prokazatelně seznámit své pracovníky, jichž se to týká s ČSN EN 50110-1 ed.3.
7. Pokud není možné dodržet body č. 1 až 4, je možné požádat příslušný provozní útvar provozovatele distribuční soustavy o další řešení (zajištění odborného dohledu pracovníka s elektrotechnickou kvalifikací dle nařízení vlády č. 194/2022 Sb. (popř. dle vyhlášky č. 50/1978 Sb. – dle platného osvědčení), vypnutí a zajištění zařízení, zaizolování živých částí...), pokud nejsou tyto podmínky již součástí jiného vyjádření ke konkrétní stavbě.
8. V případě požadavku na vypnutí zařízení po nezbytnou dobu provádění prací je nutné požádat minimálně 25 dní před požadovaným termínem. V případě vedení nízkého napětí je možné též požádat o zaizolování části vedení.

Případné nedodržení uvedených podmínek bude řešeno příslušným stavební úřadem nebo nahlášeno Státní energetické inspekci v souladu s §93, Zákona č. 458/2000 Sb. jako porušení zákazu provádět činnosti v ochranných pásmech dle §46 téhož zákona.

Označení ochranného pásma

Vzhledem k nemožnosti vyloučení provozu dopravních prostředků pod vedením, zajistí zhotovitel umístění závěsných bran na hranici ochranného pásma VN !!


	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1



4.3.6 OCHRANNÉ PÁSMO PLYNOVODU

Během realizace stavby budou přeložena následná vedení:

D.2.1.6	Potrubní vedení	
Číslo SO,PS	Plný nezkrácený název části dokumentace, SO, PS	Budoucí vlastník/správce
SO 25-22-01	Žst. Kojetín, přeložka VTL plynovodu, komunikace II/367	GasNet, s.r.o.
SO 25-22-02	Žst. Kojetín, přeložka STL plynovodu, komunikace III/4335	GasNet, s.r.o.
SO 25-22-03	Kojetín - Lobodice, ochrana STL plynovodu v km 1,254	GasNet, s.r.o.
SO 25-22-04	Žst. Kojetín, výpravní budova, přípojka plynovodu	Správa železnic
SO 25-22-05	Žst. Kojetín, úprava STL plynovodů v km 72,544	GasNet, s.r.o.
SO 25-22-06	Kojetín - Kroměříž, ochrana VTL plynovodu v km 2,444	NET4GAS, s.r.o.
SO 26-22-02	Kojetín - Chropyně, přeložka VTL plynovodu, komunikace II/436	GasNet, s.r.o.
SO 26-22-03	Kojetín - Chropyně, úprava VTL plynovodu v km 73,765	GasNet, s.r.o.
SO 26-22-04	Kojetín - Chropyně, ochrana VTL plynovodu, místní komunikace	NET4GAS, s.r.o.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

SO 26-22-05	Kojetín - Chropyně, ochrana VTL plynovodu v km 74,274	NET4GAS, s.r.o.
SO 27-22-01	Žst. Chropyně, přeložka STL plynovodů v km 76,816	GasNet, s.r.o.
SO 28-22-01	Chropyně - Přerov, úprava STL plynovodu v km 83,252	GasNet, s.r.o.
SO 28-22-02	Chropyně - Přerov, ochrana plynovodu STL - ulice Nábřeží, Bochoř	GasNet, s.r.o.
SO 28-22-03	Chropyně - Přerov, úprava VTL plynovodu v km 85,632	GasNet, s.r.o.

Ochranné pásmo je vymezeno v zákoně č. 458/2000 Sb., v platném znění. § 68 odst. (3) - Ochranná pásma činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, kterými se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m,
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od půdorysu 4 m,
- u technologických objektů na všechny strany od půdorysu 4 m.

Způsob provádění zemních prací při provádění přeložek VTL plynovodu

Pro zemní práce při stavbě plynovodu, tj. pro přípravu pracovního pruhu, výkopy, zásypy rýhy a úpravu pracovního pruhu, platí nařízení vlády č.591/2006 Sb., ČSN EN 1610 a ČSN 73 3050. **Veškeré práce prováděné v OP plynárenského zařízení (4,0 m na každou stranu od líce potrubí) musí být prováděny ručně.**

Přípravné práce

Před zahájením zemních prací dodavatel provede kontrolu staveniště a vyhotoví inspekční správu. Před zahájením výkopů v blízkosti podzemních vedení musí být provedeno jejich vytyčení, případně ruční obnažení podzemního zařízení za podmínek stanovených správcem nebo provozovatelem uvedeného zařízení.

Zhotovitel před zahájením skryvek ornice (zemních prací) zajistí následující:

- **Ochranné pásmo plynovodního potrubí vytyčit a viditelně označit po obou stranách plynovodu jako půdorysná vzdálenost od vnějšího líce tohoto potrubí,**
- **Pokud plynovod kříží hlavní trasu a předpokládá se přejezd vozidel, zajistí zhotovitel, aby bylo dodrženo minimální krytí 0,8 m (doporučuji minimálně 1 m),**
- **Ukládání mezi deponií během skryvek ornice a pod ornice je v tomto ochranném pásmu je ZAKÁZÁNO !!!**

Hloubení a úprava dna výkopu rýhy


Hloubku a šířku rýhy, zajištění proti sesutí (pokud se zaměstnanci pohybují ve výkopu), jako i případné svahování rýhy se určuje podle **kap. 4.8 Postupy pro zemní práce řešící zajištění provádění výkopů**. Výkopové práce do vzdálenosti 4 m od osy stávajícího VTL plynovodu provádět zásadně ručně (ochranné pásmo plynovodu), jinak je navržen strojní výkop.

Hloubení jam pro propoje

Výkopy v místě propoje musí mít min. rozměry 5,0 x 2,0 m s hloubkou výkopu 0,3 m pod dno potrubí. Místo pro propoj musí být vzdáleno min. 1,0 m od místa propoje. Výkopek ukládat min. 0,5 m od hrany výkopu.

4.3.7 OCHRANNÉ PÁSMO PRODUKTOVODU ČEPRO A.S.

Produktovod je provozován ve veřejném zájmu na základě zákona č. 189/1999 Sb. Ochranné pásmo produktovodu má šířku 300 m po obou vodorovných stranách potrubí a platí v něm zákonná omezení, která působí vůči každému, tedy i vůči vlastníků pozemků.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Omezení stanovená v ochranném pásmu vyplývají zejména ze zákona č. 189/1999 Sb. o nouzových zásobách ropy v platném znění, ČSN 650204 Dálkovody hořlavých kapalin a ČSN EN 14161 Naftový a plynárenský průmysl – Potrubní přepravní systémy.

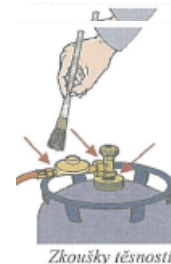
4.4 ŘEŠENÍ OPATŘENÍ PŘI NEBEZPEČÍ VÝBUCHU NEBO POŽÁRU

Při provádění řezání, svařování, nebo jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky zákona č. 133/1985 Sb., vyhlášky 246/2001 Sb., a vyhl. č. 87/2000 Sb.

V rámci výstavby bude prováděno především natavování asfaltových pásů, vázání a svařování výtuh, svařování rozvodů apod.;

Natavování izolace, svařování potrubí

Natavování hydroizolace (SBS asfaltové pásy) proběhne u podlahy, střechy. U obvodových stěn je při natavování dbát zvýšené pozornosti a provést případné vzepření stěny, aby vlivem přitlaku izolace nedošlo ke ztrátě stability stěny.



Zahájení natavování

Před zahájením natavování bude provedena **zkouška těsnosti**. Ta bude provedena buď detektorem nebo potíráním pěnotvorným roztokem (v místě netěsnosti se tvoří bublinky).

Natavování

Při natavování pásů nesmí docházet k přepalování asfaltové hmoty, tj. nesmí vznikat černý dým nebo dokonce jejich zapálení. Když se mění barva plamene ze žluto-namodralé na červenou a začne se tvořit kouř, znamená to, že začal proces spalování s následnými efekty degradování. V tomto případě musí být natavování pásu ukončeno.

Zapálený hořák nesmí být bez dozoru! Po ukončení práce s ručním hořákem se před uložením soupravy hořák nechá vychladnout, popř. se umístí ve zvláštním držáku umístěném od ventilu tlakové láhve v požárně bezpečné vzdálenosti určené výrobcem, případně dovozcem.



Při natavování hořákem se nahřívá spodní strana asfaltového pásu.

Svařování potrubí


Svářečské práce budou vykonávány výhradně osobami k tomu odborně a zdravotně způsobilými – odpovídají konkrétní zaměstnavatelé a vedoucí prací na staveništi. V místě svařování budou vždy v dosahu přenosné hasící prostředky. Z prostoru svařování budou odstraněny všechny hořlavé a hoření podporující látky.

Před zahájením svařování musí svářeč zkontrolovat, zda jsou v místě svařování odstraněny hořlavé látky, zda je zamezeno vzniku požáru nebo výbuchu a zda je na svařovacím pracovišti a v jeho okolí zabezpečena ochrana osob ohrožených svařováním. Při svařování a řezání plamenem musí být hadice chráněny před mechanickým poškozením a znečištěním mastnotou. Hadice a spojky jsou těsné.

Vzniku požáru nebo výbuchu v místech svařování a v přilehlých prostorách (pod, nad, vedle) se musí zabránit odstraněním hořlavých a výbušných látek, přikrytím hořavin nehořlavou látkou, vyvětráním.

Před zahájením používání přístrojů a hořáků na PB se musí stanovit a vyhodnotit možné požární nebezpečí dle charakteru prováděné technologie, pracoviště a přilehlých prostorů, použitých zařízení a materiálů, příp. předem písemně stanovit požárně-bezpečnostní opatření.

Při užívání přístrojů na PB je nutno zachovávat potřebnou opatrnost při zapalování i užívání a řídit se návodem k používání. Před výměnou láhve je nutné odstranit veškeré zdroje iniciace výbuchu nebo požáru. Po každé výměně láhve se provádí kontrola těsnosti spojů, se kterými se během výměny manipulovalo a při zavřených ventilech na hořáku se otevře lahvový ventil a přezkouší se těsnost spojů mezi

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

hrdlem láhve a regulátorem, příp. i dalších spojů a míst (i lahvého ventilu). Těsnost se kontroluje detektorem, sprejem, nebo potíráním míst předpokládané netěsnosti pěnotvorným roztokem.

SKLADOVÁNÍ A POUŽÍVÁNÍ TLAKOVÝCH LAHVÍ


Veškeré tlakové lahve budou při používání uloženy na přepravním vozíku nebo v připraveném stojanu a budou vybaveny **pojistkami proti zpětnému prošlehnutí plamene**.

Během skladování budou tlakové lahve zajištěny proti pádu tím, že budou umístěny v samostatných klecích nebo zajištěny řetízem k pevné konstrukci. Místo pro skladování bude označeno.



Použití přenosných hasicích přístrojů

Přechodná svářečská pracoviště musí být vybavena vhodnými hasicími přístroji a jinými hasebními prostředky. Volba druhu a typů přenosných hasicích přístrojů se provede v závislosti na charakteru předpokládaného požáru, vyskytujících se hořlavých látek nebo provozované činnosti.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

NEHOŘLAVÉ PRACOVNÍ ODĚVY

Pracovník, provádějící činnost zvyšující nebezpečí vzniku požáru, musí být vždy oděn do nehořlavého pracovního oděvu **(v žádném případě nesmí mít během sváření, práce s otevřeným plamenem a při práci s úhlovou bruskou, při které mohou vznikat jiskry, klasickou reflexní vestu).** Pracovníci musí být vybaveni nehořlavým oděvem a nehořlavou vestou splňující požadavky normy ČSN EN ISO 14116. Při svařování musí být nehořlavá vesta umístěna na nehořlavém obleku.



EN ISO 14116:2016

Ochranné oděvy - Ochrana proti plameni - omezené šíření plamene materiálů, materiálové sestavy a oblečení.

Tato mezinárodní norma specifikuje funkční požadavky na vlastnosti materiálů, materiální sestavy a ochranný oděv určené pro omezené šíření plamene, za účelem snížení možnosti hoření oděvu a tím i snížení rizika způsobeného samotnými materiály. Pro oděv jsou také stanoveny dodatečné požadavky.

Ochranné oděvy sestavené z materiálů a sestav materiálů odpovídajících této mezinárodní normě jsou vhodné pro ochranu proti náhodnému styku s malými zápalnými plameny v podmínkách bez významného tepelného rizika. Když je k ochraně proti tepelným rizikům navíc nezbytná i ochrana proti omezenému šíření plamene, pak jsou vhodné normy jako ISO 11612.

Index 1: Plamen se nešíří, žádné hořící zbytky, žádné samovolné zhnutí, může být vytvořena díra. (Nejnižší úroveň ochrany)

Index 2: Plamen se nešíří, žádné hořící zbytky, žádné samovolné zhnutí, netvoří se díra

Index 3: Plamen se nešíří, žádné hořící zbytky, žádné samovolné zhnutí, netvoří se díra, další samovolné hoření je menší než 2 sekundy (nejvyšší úroveň ochrany)

Upozornění: Materiály s indexem 1 by neměly být nošeny přímo na kůži. Oděvy s indexem 1 by měly být nošeny přes oděvy, které splňují minimální požadavky indexu 2 normy EN ISO 14116 nebo EN ISO 11611 nebo EN ISO 11612, EN ISO 15614.

4.5 ZAJIŠTĚNÍ KOMUNIKACE NA STAVENIŠTI, VČETNĚ PODJÍŽDĚNÍ ELEKTRICKÉHO VEDENÍ A DALŠÍCH MÉDIÍ (PLYN, PÁRA, VODA AJ.), PROZATÍMNÍ ROZVODY ELEKTŘINY PO STAVENIŠTI, ČERPÁNÍ VODY, NOČNÍ OSVĚTLENÍ


Komunikace na staveništi - BEZPEČNOST OSOB PŘI POUŽÍVÁNÍ TELEKOMUNIKAČNÍHO ZAŘÍZENÍ

Za zajištění bezpečnosti členů pracovní skupiny na pracovním místě odpovídá vždy vedoucí prací. Vedoucí prací je při pracích na zařízení vykonávaných pracovními skupinami povinen zajistit prověřování funkčnosti rádiového spojení, je-li použito k zabezpečení pracovního místa nebo stanovit konkrétním členům pracovní skupiny (včetně bezpečnostní a předem stanovené bezpečnostní hlídky) povinnost prověřovat tuto funkčnost

Bezpečnost osob při používání telekomunikačního zařízení stanovuje **Článek 27 předpisu SŽ Bp1 s účinností od 1. ledna 2021, ve znění změny č.1 s účinností od 1. března 2023.**

(1) Jakékoli použití telekomunikačního zařízení při činnostech v provozované dopravní cestě (mimo práci na zařízení a činnosti při posunu a technické i přepravní prohlídce vlaku) musí probíhat mimo průjezdný průřez provozované koleje.

(2) Při použití telekomunikačního zařízení při práci na zařízení je nutno v případě spojení s dopravním zaměstnancem ze širé tratě nebo dopravní s kolejovým rozvětvením, kde není fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec přednostně použít pro rádiovou komunikaci

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

základního traťového rádiového spojení daného tabulkou č. 01 TTP. V případě poruchy či nemožnosti komunikace v základním rádiovém spojení je povinností použít náhradní rádiové spojení. Nelze-li komunikovat ani v náhradním rádiovém spojení, je možné pro komunikaci použít jiných telekomunikačních zařízení, která splňují podmínky pro danou činnost.

(3) Při použití mobilního telefonu jako sjednaného spojení mezi pracovním místem a dopravním zaměstnancem je zaměstnanec povinen při práci na zařízení v provozované dopravní cestě zdržet se jakýchkoliv hovorů na sjednaném spojení a být neustále připraven přijmout volání dopravního zaměstnance. Potřebuje-li zaměstnanec v provozované dopravní cestě vyřídít hovor pomocí mobilního telefonu mimo sjednané spojení s dopravním zaměstnancem, je povinen přerušit práci na zařízení, vyklidit provozovanou dopravní cestu a odhlásit práci na zařízení.

Prozatímní rozvody elektřiny po staveništi

Elektrická energie: Pro připojení zařízení staveniště na elektrickou energii je nutné použít mobilní elektrocentrály.

V případě potřeby bude použita elektrocentrála, kterou bude obsluhovat pracovník s řádným osvědčením, a pracovníci budou řádně poučeni.

V případě používání převozných dieselaagregátů na stavbě, budou tyto řádně zaevidovány a bude na nich provedena revize, které budou k dispozici na vyžádání a uloženy u stavbyvedoucího. Prodlužovací kabely, které nemají platnou revizi, nebo jsou viditelně porušeny, se **NESMÍ** v žádném případě **POUŽÍVAT**.



Zhotovitel zajistí ochránění prodlužovacích kabelů proti mechanickému poškození.

Veškeré natažené kabely přes staveništní komunikace budou uloženy v chrániče, zakopány o ochráněny betonovými panely popřípadě provede zhotovitel jejich zavěšení a viditelné označení.

Odvodnění staveniště – Odtok vody ze staveniště předpokládá řešit do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků škodlivými látkami.



Voda – Při výstavbě se nepředpokládá potřeba napojení na vodovodní síť. Voda pro zařízení staveniště bude zajištěna jejím dovozem.


Kanalizace – sociální zařízení se nebude budovat, budou osazeny mobilní buňky WC.

Plyn – využití tohoto média se v rámci stavby uvažuje zejména u provádění izolací. Případná dodávka technických plynů bude realizována z tlakových lahví, které musí být zajištěny proti pádu a nesmí být položeny.

Ostatní zabezpečení ZS – Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci je uvedeno v samostatné části dokumentace ZOV v Havarijním plánu. V této příloze jsou uvedeny, kromě jiného, spojení na nejbližší stanice první pomoci, střediska zdravotní služby, nemocnice, požární stanice apod.

Postup při dotyku s el. vedením.

- **Bez vzniku požáru** – neopouštět vozidlo, zavolat 112, další pracovníci se nebudou přibližovat k zasaženému vozidlu. Kabina vozidla funguje jako Faradayova klec (elektrický náboj pouze na povrchu vodiče (kabina stroje), v objemu (uvnitř kabiny) se nenachází.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

- Se vznikem požáru – nepanikařit, provést bezpečný skok z kabiny, nedotýkat se kovových částí stroje a země v jednu chvíli (např. opouštět vozidlo a držet se madel při scházení schůdků). Provádět velmi krátké korky kolmo od vedení (jako eliminace krokového napětí). Další pracovníci se nebudou přibližovat k zasaženému vozidlu. Volat 112.



4.6 POSOUZENÍ VNĚJŠÍCH VLIVŮ NA STAVBU, ZEJMÉNA OTŘESŮ OD DOPRAVY, NEBEZPEČÍ POVODNĚ, SESUVU ZEMINY, A KONKRETIZACE OPATŘENÍ PRO PŘÍPAD KRIZOVÉ SITUACE

Prach – Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet zejména automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Rozsah této zátěže bude záviset zejména na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Proti prašnosti budou aplikována následující opatření:


- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti;
- používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně zkrápěny;
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny;
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány;

Hluk – Pro ochranu proti negativním vlivům zatížení hlukem při realizaci stavby doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci hlučnosti v zájmové lokalitě:

- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. demolice stávajících objektů, zemní práce apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách
- Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v denní dobu
- Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. V případě mimořádné potřeby lze využít mobilní protihlukové clony.

Nebezpečí povodně – Území zájmové lokality leží z větší části v **záplavovém území** pro Q 100 vodních toků Moravy, Malé Bečvy a Hané. Záplavové území Moravy a Malé Bečvy se přibližuje k trati na území obcí Kojetín, Chropyně, Vlkoš a Přerov, kde železniční trať prochází záplavovou oblastí výše zmíněných toků (viz Obr. 3). Obchvat Kojetína zasahuje do záplavového území pro Q 100 vodního toku Hané. Území zájmové lokality leží v prostoru mezi městy Kojetín a Chropyně částečně i v záplavovém území pro Q 20 , respektive Q 5 vodních toků Moravy a Malé Bečvy.

Lokalizace předpokládaného záměru přichází do kontaktu s aktivní zónou záplavového území toků Hané a Moravy. V aktivních zónách záplavového území nebudou umístovány plochy zařízení staveniště.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

4.7 OPATŘENÍ VZTAHUJÍCÍ SE K UMÍSTĚNÍ A ŘEŠENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ, VČETNĚ SITUAČNÍHO VÝKRESU ŠIRŠÍCH VZTAHŮ STAVENIŠTĚ, ŘEŠENÍ SVISLÉ A VODOROVNÉ DOPRAVY OSOB A MATERIÁLU

Zařízení staveniště bude **zajištěno oplocením** o výšce 1,8 m. Umístění zařízení staveniště je specifikováno v PD část B.8_Zásady organizace výstavby.

V rámci zařízení staveniště se předpokládá s využitím: kontejnerů na suť, kontejnerů pro skladování, lešení, bednění, armování, štěrku pro podložné vrstvy a další. Předpokládá se, že zařízení staveniště bude vybaveno nejméně mobilním WC.

Staveniště je dobře přístupné ze silnice, která bude využívána pro dopravu stavební techniky a stavebního materiálu. Dostatečná plocha staveniště umožní skladování zařízení stavby a stavebního materiálu v místě stavby.

U mechanismů bude provedena kontrola provozních deníků, u řidičů kontrola strojních průkazů,

Svislá doprava

Svislá doprava – bude prováděna pomocí mobilního jeřábu. Mobilní jeřáb bude zajišťovat svislou dopravu až po řádném zapatkování na pevném a rovném povrchu.

Svislá doprava mobilním jeřábem se předpokládá při kompletaci mostního objektů, zejména při manipulaci se zápor, nosníky, armováním, bedněním, sloupů pro veřejné osvětlení a další.

Hák mobilního jeřábu bude vybaven bezpečnostní pojistkou. Manipulace s bedněním bude prováděna pomocí samosvěrných háků, který dodává výrobce.

Armování – tvorba armování se předpokládá na přímo na místě, kde bude armování uloženo. Armovací pruty budou uchyceny pomocí vázacího ocelového lana – dvoják, případně většího množství či balíku bude využit čtyřhák.

Obsluhy jeřábů budou mít u sebe k doložení:

- Doklad o odborné způsobilosti k obsluze strojů na pracovišti min v kopii.
- Systém bezpečné práce dle ČSN ISO 12480-1
- K použitým vázacím prostředkům musí být k dispozici návod na používání a údržbu (min. v kopii)

POZOR! Nesmí být překročena maximální únosnost vazáků. **V případě že na vázacím prostředku chybí štítek nebo značení (identifikační údaje, nosnost) je nečitelné – budou vazáky okamžitě vyřazena z provozu a nebudou na stavbě používány !!!**


Při provádění vertikální dopravy je nutno používat ochranné přilby a nikdo z fyzických osob se nebude zdržovat pod zavěšeným břemenem.

Vodorovná doprava

Při vodorovné dopravě se nebude nikdo z osob zdržovat před pohybujícími se mechanismy, aby bylo eliminováno riziko přejetí.

Návoz materiálu na staveniště – armovací výztuže, bednění, lešení, zámkové dlažby a dalšího se předpokládá pomocí nákladního automobilu s hydraulickou rukou. Uvedené materiály budou složeny pomocí této ruky v závislosti na místě práce.

Při opravách pozemních komunikací se předpokládá odstranění stávající vozovky a stržení ornice. Odstranění původní balené se předpokládá pomocí frézy, která bude ihned vyfrézovanou balenou nakládat na nákladní automobil.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Odvoz sutě – suť z vybouraného bude pomocí bagru nakládána na nákladní automobil a bude ihned odvážena na skládku.

Za ohrožený prostor se považuje maximální rozsah pracovního zařízení zvětšený o 2 m, není-li průvodní dokumentací předmětného stroje stanoveno jinak.

Platí zákaz manipulace pracovního zařízení bagru nad kabinou nákladního vozidla.

Návoz materiálu pro podložné vrstvy

Dovoz šterkodrtě pro podložné vrstvy se předpokládá pomocí nákladního automobilu se sklápěcím zařízením. Šterk bude následně rozhrnut pomocí bagru a zhutněn pomocí válce. V době, kdy bude sklápěčka vysypávat šterk, tak se nikdo z osob stavby nebude zdržovat za sklápěčkou, aby nedošlo k zasypaní osob.

Balená, vozovka – Při balené bude využit finišer, nákladní vozidlo pro dopravu obalovaného kameniva a válec pro hutnění.

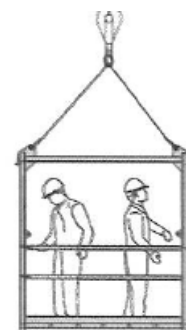
Při veškerých popsanych úkonech dopravy je nutno dbát zvýšené pozornosti, dodržování zákazů a používání reflexivních prvků, **např. výstražné vesty**.

Doprava osob

Přepravu fyzické osoby pomocí závěsného koše lze provádět pouze podle zpracovaného technologického postupu, jestliže k tomu dala prokazatelně souhlas odborně způsobilá fyzická osoba pověřená zhotovitelem. Tento technologický postup bude přeložen do rodného jazyka obsluhy stroje, který s ním bude prokazatelně seznámen. Převážní zařízení bude odpovídat požadavkům ČSN EN 14502-1.

V případě jeřábové dopravy bude pro TUTO činnost zpracovaný technologický postup a bude projednán s koordinátorem BOZP. S tímto uvedeným technologickým postupem musí být seznámen jeřábník, vazač, signalista a přepravované osoby. Přepravované osoby budou chráněny OOPP proti pádu, které budou uspořádány v systému zachycení pádu. Tzn, že pracovník bude vybaven bezpečnostním postrojem, ve spojovacím prostředku bude začleněn tlumič pádu. Kotevní bod bude použito oko na závěsném koši (avšak s podmínky výrobce). Při navrhování systému zachycení pádu je nutno určit minimální vzdálenost pod nohama uživatele (přepravované osoby) tak, aby byl případný pád zachycen nad hladinou vody případně jinou překážkou.

Jeřáb pro tuto činnost musí být vybaven: koncovým vypínačem zdvihu, automatickými brzdami, které zastaví všechny pohyby při uvolnění ovládacích prvků, motorickým spouštěním břemene (u jeřábů s možností volného spouštění břemene musí být tato funkce zablokována), koncovým vypínačem spodní polohy při práci pod úrovní útesu.




Zajištění přístupových cest v blízkosti provozované ŽDC

Nájezdy na pracoviště, které budou vybudovány do svahu budou po stranách zřetelně označeny reflexní páskou, směrovými sloupky nebo praporky. Vymezení průjezdného profilu v místě najíždění bude po celou dobu prací.

Při strojních pracích vedle provozované koleje bude vymezen průjezdný profil provozované trati v minimální vzdálenosti 1950 mm od osy sousední nevytlučené koleje a bude výši 1000 mm nad temenem kolejnice. Vzhledem k častému padání reflexních pásek může být zřízeno lanko, na kterém budou praporky.



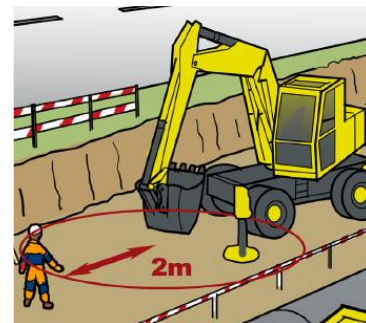
	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

4.8 POSTUPY PRO ZEMNÍ PRÁCE ŘEŠÍCÍ ZAJIŠTĚNÍ PROVÁDĚNÍ VÝKOPŮ

(zejména riziko zasypaní osob, s ohledem na druhy pažení, šířku výkopu, sklon svahu, technologii ukládání sítí do výkopu, zabezpečení okolních staveb, snižování a odvádění povrchové a podzemní vody)

Budou prováděny během celé výstavby. Jedná se o násypy, výkopy pro železobetonové základy mostů, piloty, přeložky inženýrských sítí apod.

Maximální hloubka bude při vrtání pilotů u mostních objektů, kdy délka piloty bude cca 15 m o průměru 0,9 m. **Vyvrtné jámy**, musí být **OKAMŽITĚ** po jejich vzniku zabetonovány případně **zajištěny proti pádu osob do hloubky** a to zakrytím dostatečně únosným poklopem a kolem postaveno pevné zábradlí v min. výšce 1,1m.



Zajištění osob proti pádu do výkopu

Zajištění výkopu proti pádu osob do hloubky: ve vzdálenosti **větší než 1,5 m od hrany výkopu** - vhodnou zábranou zamezující přístupu osob do prostoru ohroženého pádem do hloubky tj. páskou umístěnou ve výšce 1,1m a to pouze v místech dostatečně vzdálených od zastavěného území a u výkopů kde se nepředpokládají činnosti blíže než 1,5 m od hrany pádu (pohyb pracovníků na hraně pádu)!!! Ohrazení výkopů výstražnou páskou na hraně pádu v zastavěné oblasti je **NEPŘÍPUSTNÉ!!!**

V ostatních případech dřevěným dočasným zábradlím. Během provádění výkopových prací v zastavěném území a v blízkosti místních komunikací popřípadě cyklostezek zajistí zhotovitel ohrazení výkopů min. zábradlím skládajícím se alespoň z horní tyče upevněné ve výšce 1,1 m včetně doplnění označení staveniště.

U všech výkopů bude upřednostňováno jejich bezprostřední zasypaní v rámci jedné pracovní směny. Za dostatečné zajištění se považuje i zemina z výkopu, uložená v sypkém stavu do výše nejméně 0,9 m. Zábradlí a zábrany smí být přerušeny pouze v místech přechodů nebo přejezdů.

Zajištění výkopových prací bude provedeno jejich označení výstražnou tabulkou umístěnou u výkopu.




Zábradlí na záporovém pažení a štětových stěnách

Na záporové pažení a štětové stěny bude zřízeno zábradlí proti pádu osob. Na štětovnice/zápory bude zřízeno zábradlí prokít od PERI. Zábradlí bude přerušeno pouze v místě žebříkového přístupu do štětovnicové jámy. Žebřík bude na spodní straně vybaven stabilizační tyčí a na jeho vrchní straně bude přidráťován ke štětovnicím, aby nedošlo k jeho převrácení. Při osazování zábradlí budou pracovníci chráněni OOPP proti pádu.

Šířku výkopu

Nejmenší šířka výkopů, do kterých vstupují fyzické osoby, musí být 0,80m. Bez rozdílu hloubky výkopů, pokud se výkop provádí **strojně kopaný**, musí být provedeno zajištění svislých stěn viz. níže.

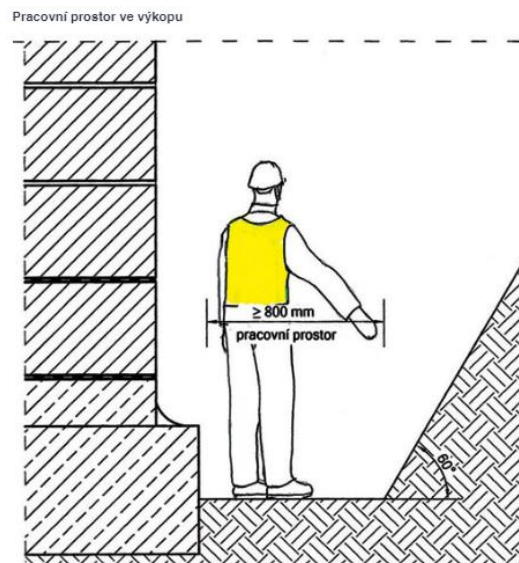
	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Zejména riziko zasypání osob, s ohledem na druhy pažení

Konkrétní druh zajištění výkopů bude řešen v rámci Technologických pracovních postupů, který bude vycházet z projektové dokumentace (PDPS).

Pažení stěn hloubených výkopů zajistí zhotovitel všude tam, kde je to nezbytné z hlediska bezpečnosti práce a stability stěn a okolí, kde je to předepsáno dokumentací stavby anebo určeno objednatel/stavebním dozorem.

Pažení musí zajistit bezpečnost práce pod stěnami výkopů, zabránit poklesu okolního území, zabránit sesuvu stěn výkopů a ohrožení stability hotových nebo budovaných sousedních objektů. Vnitřní rozměry zapaženého prostoru musí být takové, aby dávaly potřebný pracovní prostor pro manipulaci při provádění stavebních prací. Pokud se změní stabilní poměry (zvýšení hladiny podzemní vody, přetížení, vibrace, apod.) v průběhu prací, je zhotovitel povinen upravit druh a rozsah pažení podle skutečných poměrů na staveništi. Podmínky použití jednotlivých druhů pažení a ocelových štětových stěn upravují příslušné čl. ČSN 73 6133.



Pažený výkop se provede podle dokumentace zhotovitele a odsouhlasí ho stavební dozor. Pažící konstrukce se navrhuje podle zásad zemních tlaků v souladu s ČSN EN 1997-1.

Štětovnicové stěny

Při výstavbě těchto objektů budou realizovány štětové stěny, které budou sloužit jako ochrana stability stěn výkopů a drážního tělesa při zakládání mostu. Před zahájením vibrování štětových stěn je nutno zajistit bezpečný přístup pro mobilní jeřáb/pásovou soupravu, který bude vibrování štětovnic provádět. Předpokládá se, že měkké podloží bude odstraněno pomocí pásového bagru, naloženo na nákladní vozidlo a vyvezeno na deponii. Následně bude navedena vrstva šterku vhodné frakce, které bude rozprostřena a zhutněna. Následně proběhne samotné vibrování štětovnic. Štětovnice budou uchyceny k vibrátoru v souladu s návodem výrobce. Obsluha vibrátoru spustí vibrátor až v době, kdy se pod vibrátorem nevyskytuje žádná osoba.

Sklony svahu


U výkopů, které budou hloubeny pro provádění přeložek inženýrských sítí a kde nebude možnost zasypání během jedné pracovní směny, upřednostňuje koordinátor BOZP na staveništi provádět zajištění stability stěn výkopu svahováním.

Svahování výkopů se používá všude tam, kde je dostatek místa. Sklony svahů by měly být pro dodržení ekonomiky co nejstrmější (=> nízká kubatura, malý zábor území). Současně musí být bezpodmínečně i bezpečné.

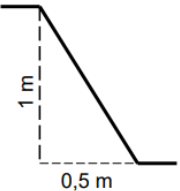
Vlastnosti horniny/zeminy by měly být, pokud možno, stanoveny standardními postupy v laboratoři mechaniky zemin. Není-li to možné, tak odborně odhadnuty podle místních znalostí území nebo např. jako tzv. „směrné“ z již neplatné ČSN 73 1001/1988.

Součástí projektové dokumentace musí být určení oblasti smykového klínu, který je optimální odtěžit při svahování výkopu. Orientační sklony šikmých svahů dočasných výkopů jsou uvedeny v Obr. 1 (dle ČSN EN 1610)

Doporučené hodnoty sklonu dočasných šikmých svahů výkopů, **kteří nejsou hlubší než 3 m** a které budou po provedení stavebních prací zasypány, uvádí pro některé druhy zemin tabulka.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Obr.1

	Druh horniny	Přípustný sklon svahu Poměr výšky k půdorysné délce svahu	Sklony svahů v jemnozrnných zeminách		
	prachovitá hlína	1:0,25	Zemina	Výška svahu (m)	Sklon svahu
	jílovitý štěrk	1:0,25	jílovitá zemina	0 až 3	1 : 1,25
	hlína	1:0,25 – 1:0,5		3 až 6	1 : 1,6
	jíl	1:0,25 – 1:0,5		6 až 9	1 : 1,75
	Jílovitá hlína	1:0,25 – 1:0,5	Jílovitá hlína, prachový jíl	0 až 6	1 : 1,25
	Jílovitý písek	1:0,5		6 až 9	1 : 1,4
	balvanitý písek	1:0,75	jíl	0 až 3	1 : 1,75
	Hlinitý písek	1:1		3 až 6	1 : 2,25
	Písčitá hlína	1:1		6 až 9	1 : 2,75
	Písčitý štěrk	1:1	písek	0 až 9	1 : 1,25
	Skalní horniny	1:0,5–1:0,2 (v pevných skalních horninách)	Spraše	0 až 6	2,5 : 1
			Hlína	0 až 3	1 : 1,5
				3 až 6	1 : 2
				6 až 9	1 : 1,25

Technologii ukládání sítí do výkopu

Vstup osob do strojně kopaných výkopů, které nejsou zajištěny pažením nebo vysvahovány je **ZAKÁZÁN**.

Pracovníci, kteří budou sestupovat do výkopu, budou používat pouze vhodné přístupy do výkopu a to po typizovaném žebříku, který bude mít min. sklon 2,5:1 a nad výstupní hranu bude přesahovat min. o 1,1m.


Všechna zemina z výkopů, bude skladována vedle kynety a bude použita opět pro zához. **Nezatěžovat hrany do vzdálenosti 0,5m.** V ohrožených pásmech smykového klínu, dané projektovou dokumentací, nesmí být hrana zatěžována stavebním provozem, stroji, materiálem nebo stavbami zařízení staveniště. Výjimku tvoří případy, kdy je stabilita stěn zajištěna způsobem předepsaným v projektové dokumentaci.

4.9 ZPŮSOB ZAJIŠTĚNÍ BEZBARIÉROVÉHO ŘEŠENÍ NA VEŘEJNÝCH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A VEŘEJNÝCH PLOCHÁCH, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZPŮSOB ZAJIŠTĚNÍ PROTI PÁDU DO VÝKOPU OSOB SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

Bližší podmínky stanovuje **SŽ PO-09/2021-GŘ Pokyn generálního ředitele stanovující podmínky pro přístupy osob v prostoru stavby**

Stanovení způsobu oplocení či ohrazení, případně jiné ochrany bezpečnosti osob pohybujících se v sousedství staveniště

V případě provádění prací v místech veřejně přístupných pro přístup k železnici bude zřízen a zřetelně vyznačen koridor pro pěší. Výška oplocení v koridoru bude min. 1,1m (může být zřízeno pevnou zábranou, formou sítí). Při použití patek oplocení budou směřovány

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

směrem do staveniště. Plochy v koridoru bude zpevněné. Dále budou zřízeny zábrany k místům, kde byl původní přechod před koleje.



Vymezená prostor pro chodce



Směr patky



Zábrana formou sítě



Zábrany proti vstupu všech osob

Instalace orientačního systému pro cestující

Vzhledem k charakteru prací dle PD se možná instalace uvažuje v žst. Kojetín a Žst. Chropyně – bude provedeno v rámci aktualizace plánu BOZP na základě účasti na KD stavby.

Orientační a informační systém pro cestující musí i v průběhu stavby vždy poskytovat shodné informace. Instalace prvků orientačního systému a informačního systému navržených dle této Směrnice musí proběhnout při realizaci stavby buď současně nebo musí být provedena taková opatření, aby byl vyloučen souběh stávajícího orientačního systému označujícího čísla nástupišť a nového informačního systému označujícího čísla hran (kolejí) – nebo naopak souběh stávajícího informačního a nového orientačního systému.

Bezbariérové řešení

Předpoklad je v žst. Kojetín a Žst. Chropyně.

Náhradní komunikace a oplocení na veřejných prostranstvích a veřejně přístupných komunikacích musí umožňovat bezpečný pohyb osob s pohybovým postižením, jakož i se zrakovým postižením. Šířka komunikace musí být min. 1500 mm (včetně bezpečnostních odstupů). V tomto prostoru nesmí být umístěny žádné předměty. Zábradlí se skládá nejméně z horní tyče (madla) o výšce nejméně 1,1 m nad podlahou, zárážky u podlahy o výšce minimálně 0,15 m a jedné střední tyče.


Veškeré ohrazení musí být řešeno takovým způsobem, aby byla dodržena vodící linie pro tyto osoby.

Zábradlí se skládá nejméně z horní tyče (madla) o výšce nejméně 1,1 m nad podlahou, zárážky u podlahy o výšce minimálně 0,15 m a jedné střední tyče, viz obrázek.

Předměty, informační zařízení včetně ohrazení staveniště a dalších konstrukcí musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zárážku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí.

Základní požadavky na provedení komunikací na stavbě dle SŽ Bp3

(1) Povrch komunikací musí být vždy rovný, pevný a upravený proti skluzu.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

- (2) Komunikace pro pěší mohou mít podélný sklon nejvýše 1:12 (8,33%) a příčný sklon nejvýše 1:20 (5%).
- (3) Minimální šířka komunikace je 2 m. Šířku je nutné v případě komunikace s větším pohybem osob (více než 100 osob za 24 hodin) rozšířit.
- (4) Nově vytvořené dočasné komunikace v místech napojení na jiné komunikace nesmí vytvářet výškový rozdíl mezi těmito komunikacemi vyšší než 20 mm.
- (5) Přejechod přes koleje musí být realizován na úrovni hlavy kolejnic. Prostor mezi vnitřními hranami kolejnic musí být vyplněný únosným materiálem bez mezer a děr.
- (6) Pro dlouhodobé využití provizorně vybudovaných komunikací a nástupištích ploch je nutné využít k jejich realizaci zpevněné povrchy, které budou opatřeny krytem z litých živých materiálů (např. asfalt), nebo z litého betonu, kamenné nebo betonové dlažby, případně betonovými panely nebo dřevěnými deskami.
- (7) Plochy z dřevěného materiálu musí být upraveny proti skluzu a montované pomocí vrutů (zákaz použití hřebíků).
- (8) Všechny plochy musí být snadno udržovatelné v letním i zimním období. Odpovědnost za pravidelnou údržbu (pokud není smluvním ujednáním stanoveno jinak) nese zhotovitel.
- (9) Nosnost poklopů a krytů, které jsou součástí komunikace, musí odpovídat nosnosti komunikace. Poklopy a kryty musí být zapuštěny do stejné úrovně jako okolní komunikace s maximálním výškovým rozdílem 20 mm. Musí být osazeny tak, aby nedošlo k jejich uvolnění či odsunutí.

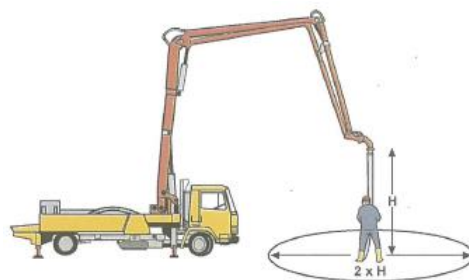
4.10 POSTUPY PRO BETONÁŘSKÉ PRÁCE

(řešení způsobu dopravy betonové směsi, zajištění všech fyzických osob zdržujících se na staveništi proti pádu do směsi, pohyb po výztuži, přístup k místům betonáže, předpokládané provedení bednění)

Betonářské práce budou probíhat především při stavbě mostních objektů. Na staveništi se nepředpokládá výroba betonové směsi, tyto materiály budou zabezpečeny dovozem z centrálních výroben.

Způsob dopravy betonové směsi


Způsob dopravy betonové směsi se předpokládá pomocí autočerpadla – Swing, který bude zásobován autodomíchačem. Autočerpadlo bude umístěno tak, aby se v předpokládaném pohybu výložníku nenacházely žádné překážky. Manipulaci s výložníkem lze zahájit až po řádném zajištění stability autočerpadla výsuvnými stabilizátory. Tímto způsobem se předpokládá doprava betonové směsi na výše uvedených objektech, zejména zárubní a opěrné zdi, na mostních konstrukcích, a to na spodní stavbě, opěr, pilířů, nosné konstrukci a říms.



Zhotovitel zajistí provádění kontroly stavu podpěrné konstrukce bednění v průběhu betonáže. Zjištěné závady musí být bezodkladně odstraňovány. Betonáž základů se předpokládá pomocí automobilového domíchače.

Zajištění všech fyzických osob zdržujících se na staveništi proti pádu do směsi

Na stavbě se předpokládá pro bednění využívat převážně typizované bednicí systémy. V případě, že bednicí systém je vybaven lávkami pro montáž a pokládku betonu, budou tyto lávky instalované dle návodu výrobce a osazeny veškerými bezpečnostními prvky. Zejména se jedná o pevnou celistvou podlahu dimenzovanou na předpokládané zatížení a vybavenou poklopy pro přístupový žebřík. Od výšky 1,5 m bude lávka vybavena pevným jednotýčovým zábradlím na hraně pádu. Od výšky 2 m bude zábradlí doplněno o druhou tyč ve výšce cca 60 cm od podlahy a okopovou lištou o výšce 15 cm.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Montáž svislého bednění bude prováděna z typizovaných konstrukcí pro zvýšení místa práce (lešení);

Při montáži vodorovného bednění budou pracovníci zajištěni osobními ochrannými pracovními prostředky proti pádu.

Pohyb po výztuži, přístup k místům betonáže

Při ukládání betonové směsi do konstrukce je nutno pracovat z bezpečných pracovních podlah. Pro bezpečný pohyb po výztuži budou sloužit dřevěné fošny položené na výztuži.

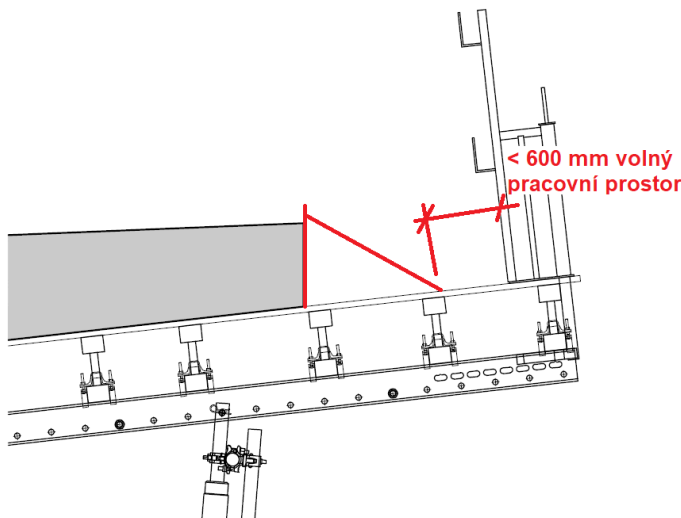
Předpokládané provedení bednění

Bednění a jejich podpěrné konstrukce musí být prostorově tuhé, v celku i jednotlivé části dostatečně pevné, schopné přenášet jimi určené zatížení. Musí být provedeny tak, aby bezpečně vzdorovaly následkům zatížení, otřesům, které vznikají při hutnění betonu, jakož i účinkům ostatních sil (větru, vody, zeminy).


Při jeho montáži, demontáži a používání se postupuje v souladu s průvodní dokumentací výrobce a s ohledem na bezpečný přístup a zajištění proti pádu fyzických osob.

Podpěrné konstrukce (stojky, rámové podpěry apod.) musí vykazovat pro konkrétní případ použití dostatečnou únosnost a musí být úhlopříčně ztuženy ve všech rovinách.

Během návrhu výrobně technické dokumentace musí zhotovitel / projektant zajistit bezpečný pohyb po konstrukci bednění. Volný pracovní prostor činí nejméně 600 mm, ve kterém je zákaz skladování a ukládání materiálu. Proto je při návrhu potřeba počítat i s rezervou pro zapření čel mostovky, případně zvolit jiný vhodnější způsob, který nebude bránit volnému pohybu po konstrukci bednění DSK.



Před zahájením betonářských prací musí být bednění jako celek a jeho části, zejména podpěry, řádně prohlédnuty a zjištěné závady odstraněny. O předání a převzetí hotové konstrukce bednění a její kontrole provede fyzická osoba pověřená zhotovitelem křížení betonářských prací písemný záznam.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Odbedňování nosných prvků konstrukcí nebo jejich částí, u nichž při předčasném odbednění hrozí nebezpečí zřícení nebo poškození konstrukce, smí být zahájeno jen na pokyn fyzické osoby určené zhotovitelem. Demontované dílce a součásti bednění nesmí být z pracoviště na níže položené pracoviště shazovány, ale spouštěny.

4.10.1 BEDNĚNÍ A BETONÁŽE PILÍŘŮ A OPĚR

Armatury pilířů a opěr bude prováděna od 1,5m z dočasných typizovaných lešení. Lešení po úplném dokončení bude předáno písemně osobou odpovědnou a montáž osobě odpovědné za užívání.

Lešení musí být smontováno a demontováno v souladu s dokumentací lešení. Při demontáži se jednotlivé dílce musí spouštět. Shazování dílců lešení při demontáži je zakázáno. Během montáže a demontáže lešení bude ohrožený prostor zajištěn střežením.

Bednění a betonáže pilířů a opěr.

Bednění pilířů bude smontováno ze dvou částí z úrovně terénu. Následně bude jeřábovou technikou dopraveno k armatuře pilíře. Během zvedání břemene se nikdo nesmí pohybovat pod zavěšeným břemenem. Obě části bednění pilíře budou po dopravení na místo montáže stále v závěsu na vazacích prostředcích. Odepnutí z vazacích prostředků bude provedeno až po řádném zajištění obou polovin bednění proti pádu, vychýlení a řádném smontování. Tyto operace budou probíhat ze žebříku.

Ze žebříku bude provedeno i odepnutí břemen. Ze žebříků dojde i k vybavení pochozích lávek na konzolách v horní části bednění. Výstup na pochozí lávku bude žebříkový.

Betonáž pilířů bude provedena betonářskou pumpou. Pracovníci při betonáži budou využívat pochozí lávky, popřípadě doplňkové lešení. Během každé operace kdy nebude možno pracovníky chránit kolektivní ochranou proti pádu z výšky stejně tak při práci na žebříku ve výšce větší než 5 m zajistí stavbyvedoucí vybavení proškolených pracovníků OOPP proti pádu s určením místa kotvení. Během bednění opěr bude využito pro práce ve výšce systémových pochozích lávek, které budou postupně osazovány do potřebných výšek. U křídel opěr se uvažuje o doplňkovém lešení. Výstupy budou žebříkové.

Systémové lávky a lešení budou využity jako kolektivní ochrana proti pádu během betonáže.

Odbedňování.

Odbedňování pilířů bude provedeno ve stejných korcích s opačným pořadím jako při montáži. Odbedňování opěr bude postupně odshora dolů. V místech demontáže bednění bude zákaz pohybu pod místem demontáže.

4.10.2 BETONÁŽ MOSTNÍCH KONSTRUKCÍ


Tvar a umístění výztuže je zpracován ve výkresech VTD.

Práce budou probíhat pod vedením vedoucího zaměstnance. Svařování budou provádět pracovníci s příslušným svářecím oprávněním.

Během ukládání výztuže budou pracovníci zajištěni pochozími lávkami připevněnými k nosníkům se zábradlím výšky 1,1 m nebo zábradlím umístěným na okraji s nebezpečím pádu připevněným ke konstrukci bednění. K výstupu a sestupu osob se používá žebříků nebo schodiště.

Při betonáži bude použito čerpadlo s dostatečným výškovým zdvihem a délkou ramene, jehož koncový pryžový nástavec o délce cca 5 m musí být během betonáže spuštěn svým koncem pod hladinu betonu, jakmile tato hladina v bednění vznikne.

Ukládaný beton bude rovnoměrně rozprostírán a stejnoměrně hutněn ponornými vibrátory.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Pomocí vibrátorů se nesmí provádět rozhrnování příp. doprava čerstvého betonu v konstrukci. U některých objektů bude povrch betonu upravován vibrační lištou.

4.10.3 ODBEDŇOVÁNÍ BETONOVÝCH KONSTRUKCÍ.

U mostů s nosníky se před samotnou demontáží bednění přemístí zábradlí z pochozích lávek na konstrukci mostu. Následně dojde se zdvihací plošiny demontáží pracovních lávek a zespod bednění.

Při demontáži bude použito jeřábu a zdvihacích zařízení.

Odstraňování nosných prvků bednění, které po odbednění ponese částečné zatížení nebo plné navrhované zatížení, může být provedeno až po dosažení pevnosti betonu předepsané v projektové dokumentaci. Je zakázáno shazování předmětů, pokud není provedeno řádné zabezpečení ohroženého prostoru.

Na ty konstrukční části, kde bude špatná dostupnost či znemožněný přístup pracovníků, se použije teleskopického manipulátoru u zdvihacích plošin.

K výstupu a sestupu osob se používá žebříků nebo schody.

Pracovníci při práci ve výškách, kde není možné skupinové zajištění, budou zajištěni technikou proti pádu, která odpovídá normovým požadavkům – připoutání pomocí zajištění jednotlivce.

4.11 POSTUPY PRO ZEDNICKÉ PRÁCE

(řeší základní technologie zdění zevnitř objektu, zejména ochranné zábradlí zvenku, z obvodového lešení, zajišťování otvorů ve svislém zdívu, dopravu materiálu pro zdění, zajištění pod místem práce ve výšce a v jeho okolí)

Zednické práce se uvažují zejména v rámci budovaných výpravních budov, technologických budovách v projektové dokumentaci soubory D.2.2.1 Pozemní objekty budov

V rámci provádění zednických prací platí zákaz zvyšovat místo pracoviště paletami, židlemi atd.

Většina prací se uvažuje ze systémového lešení


Práce z DSK řešeno v kapitole č. 4.15.1

Ochranné zábradlí

Na pracovištích a přístupových komunikacích, na nichž budou fyzické osoby vykonávající práce ve výšce větší jak 1,5m a u hrany pádu bližší jak 1,5 je nutno zřídit ochranná zábradlí skládající se alespoň z horní tyče (madla) a zarážky u podlahy (ochranné lišty) o výšce minimálně 0,15 m. U pracovišť, kde je výška podlahy nad okolní úrovní větší než 2 m, musí být prostor mezi horní tyčí (madlem) a zarážkou u podlahy zajištěn proti propadnutí osob osazením jedné nebo více středních tyčí, případně jiné vhodné výplně, s ohledem na místní a provozní podmínky. Za dostatečnou se považuje výška horní tyče (madla) nejméně 1,1 m nad podlahou. Tento příkaz neplatí, pokud úroveň terénu nebo podlahy pracoviště uvnitř objektu leží nejméně 0,6 m pod korunou vyzdíváné zdi.

Dopravu materiálu

Řešeno v kapitole č.4.7

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Zajištění pod místem práce

Zajištění pod místem prací ve výškách bude pomocí vhodného ohraničení nebo střežením pověřenou fyzickou osobou. Ohrožené místa budou zajištěny ve vzdálenostech:

- ⇒ 1,5m při práci ve výšce od 3 m do 10m
- ⇒ 2 m při práci ve výšce od 10 m do 20m

4.12 POSTUPY PRO MONTÁŽNÍ PRÁCE

(řešící bezpečnostní opatření při jednotlivých montážních operacích a s tím spojených opatřeních pro zajištění pomocných stavebních konstrukcí, přístupy na místo montáže, způsob zajišťování otvorů vzniklých s postupem montáže, doprava stavebních dílů a jejich upevňování a stabilizace)

S břemeny se bude manipulovat při pracích na protihlukových stěnách, mostech, trakčního vedení, návěstidel, bran, stožárů, kanalizace atd.

Bezpečnostní opatření při jednotlivých montážních operacích a s tím spojených opatřeních pro zajištění pomocných stavebních konstrukcí

Montážní práce smí být zahájeny pouze po náležitém převzetí montážního pracoviště fyzickou osobou určenou k řízení montážních prací a odpovědnou za jejich provádění. O předání montážního pracoviště se vyhotoví písemný záznam. Zhotovitel montážních prací zajistí, aby montážní pracoviště umožňovalo bezpečné provádění montážních prací bez ohrožení fyzických osob.

Při montáži a manipulaci s těžkými konstrukčními díly, je nutné vymezit nebezpečný prostor, který se viditelně označí a zabráni se v něm pohybu osob. V případě, že to vyžadují zvláštní podmínky práce stanovené místním provozním bezpečnostním předpisem, nebo je-li nutné přepravovat břemeno nad nechráněným pracovištěm, je nutné zajistit bezpečnost pracovníků jiným vhodným způsobem.


Břemena musí být vázána takovým způsobem, aby nedošlo k poškození vázacích prostředků, např. uvázání pod nesprávným úhlem, použití špatného vázacího prostředku, použití poškozeného vázacího prostředku atd. Provádět pravidelné kontroly vázacích prostředků před uložením do skladu a před jejich použitím tzv. vizuální kontrolu a poté by se měly provádět periodické kontroly min. jednou do roka. Avšak konkrétní podmínky vždy stanoví výrobce.

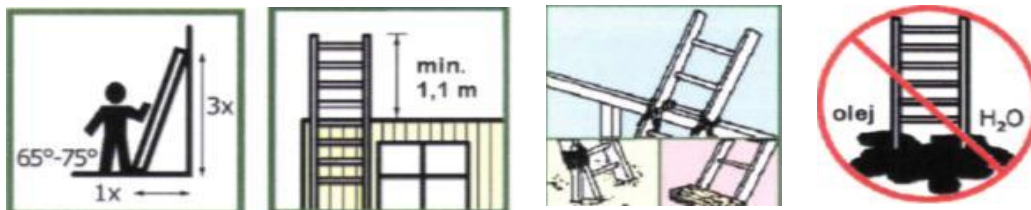
Přístupy na místo montáže

Přístupy na staveniště jsou řešeny v kap. Základní pravidla staveniště bod – vstupy a vjezdy na staveniště a v bodě řešení svislé a vodorovné dopravy.

Zhotovitel přijme technická a organizační opatření k zabránění pádu zaměstnanců z výšky nebo do hloubky, propadnutí nebo sklouznutí nebo k jejich bezpečnému zachycení a zajistí jejich provádění na všech pracovištích a přístupových komunikacích, pokud leží ve výšce nad 1,5 m nad okolní úrovní, případně pokud pod nimi volná hloubka přesahuje 1,5 m.

Použití žebříků – žebříky lze používat do výšky 5 m.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1



Způsob zajišťování otvorů vzniklých s postupem montáže

Otvory v podlahách i ve stěnách budou ihned zajištěny ochranným zábradlím nebo zakrytím dostatečně únosnými poklopy popřípadě instalací zachytne sítě pod otvorem.

Pro ostatní otvory ve střeše platí, že pokud nebudou otvory zajištěny trvale zabudovanými částmi stavby, budou zakryty dostatečně únosnými poklopy

Doprava stavebních dílů a jejich upevňování a stabilizace

Doprava stavebních dílů bude probíhat silniční dopravou a uložení bude provedeno jeřábem v místě montáže. Jeřábík bude mít u sebe doklad o Systému bezpečné práce jeřábů.

Všechny práce budou probíhat podle ČSN ISO 12480-1 – Jeřáby – Bezpečné používání, ČSN 27 0502 – Silniční a výložníkové jeřáby a dalších platných norem, včetně nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Přílohy č. 2 – bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při provozu a používání strojů a nářadí na staveništi.

Upevňování materiálu bude provádět pouze osoba s platným vazačským průkazem.

Břemena budou přepravovaná takovým způsobem, aby byl vyloučen pohyb osob pod přepravovaným břemenem. Např. přerušení prací či jejich přesunutí na jiné pracoviště. Tyto činnosti bude nutné zkoordinovat během výstavby podle platného harmonogramu prací.

Před zahájením zvedání je třeba zajistit, aby se břemeno nepohnulo a následně nevysmeklo z vázacího prostředku, nebo aby něco nebránilo jeho zvedání.

Zhotovitel zajistí místo pro uložení nákladu a zajistí volný přístup k tomuto místu. Ruce a ostatní části těla je nutné držet mimo napínající se řetěz nebo popruh, aby se zabránilo zranění. Obsluhující osoba by měla být vždy mimo nebezpečnou zónu.


Břemeno by mělo být zvedáno postupně mírným tahem bez rázů. Rázům a trhavým pohybům je nutné se vyvarovat i při přepravě a ukládání. Zavěšený náklad by nikdy neměl zůstat bez dozoru!

Břemeno musí být osazeno takovým způsobem, aby během montáže nedošlo k jeho nebezpečnému naklonění či dokonce pádu.

4.12.1 PODPĚRNÉ DOČASNÉ STAVEBNÍ KONSTRUKCE – SKRUŽE

Pro skruž a bednění zajistí zhotovitel provedení VTD dle aktuální dokumentace.

Pod provizorní manipulační plošinou bude probíhat provoz na dráze. Musí být zajištěna ochrana proti pádu osob (zábradlí), zařízení, nářadí a materiálu. Plošina musí být zajištěna proti samovolnému pohybu.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Před zahájením montážních prací na podpěrné dočasné stavební konstrukci dojde k vyrovnání a zpevnění podloží na požadovanou únosnost. Příjezdové komunikace se upraví na potřebnou šířku.

Dílce skruže budou dopraveny přímo na místo montáže automobilovou dopravou, a složeny pomocí jeřábu v blízkosti montáže, tak aby byl zachován dostatečný přístup k objektu.

Předmontáž dílců proběhne na zemi, postupně bude věž skruže vystavěna do výšky. Během montáže bude pro výstup do výšky využito žebříků. Na podlažích budou zřízeny pomocné dřevěné podlahy. Během všech operací ve výšce na montáži věží budou proškolení pracovníci jištění pomocí OOPP proti pádu z výšky. Místo kotvení bude samotná skruž (pevně usazený a namontovaný dílec).

Zákaz kotvení k finálně neusazenému dílci skruže. Pro ukotvení postroje je vždy nutno volit s postupem výstavby dočasné stavební konstrukce co možná nejvyšší kotvicí bod. Další místa kotvení individuální ochrany proti pádu určí dle daných podmínek pověřený pracovník (mistr nebo stavbyvedoucí).

Doprava jednotlivých dílců bude prováděna zdvihacím ramenem a jeřábem. Pracovníci přistupují k místu montáže až po ustálení dílce v místě montáže. Zákaz zdržovat se pod zavěšeným břemenem a přenášet břemena nad osobami.

Pro výstup na již smontovanou věž bude využito dílcové systémové lešení.

Před zahájením prací na stavebním objektu seznámí stavbyvedoucí všechny zúčastněné s riziky práce zejména s ohledem na:

- Práce ve výškách a nad volnou hloubkou.
- Práce pod jeřábem a vázání břemen, demontážní práce
- Bednění uvolňování konstrukcí
- Používání OOPP
- **Montáž nosníků, bednění mostních konstrukcí, betonáže mostních konstrukcí**

Konkrétní způsob jištění včetně kotevních míst bude stanoven v technologickém postupu případně VTD skruže.

4.12.2 MONTÁŽ NOSNÍKŮ – URČENÉ MOSTY


Pro každou činnost jeřábu bude určena konkrétní „Pověřená osoba“, která při zdvihacích pracích bude spolupracovat a řídit práci jeřábníka. Signály jeřábníkovi týkající se zdvihání nebo spouštění nosníků bude dávat vždy jen jedna předem stanovená osoba. Na vytyčené místa na skruži se postupně budou ukládat nosníky.

Na každé opěře budou dva montážníci, kteří mají na starost uložení nosníku do přesné pozice. Jeřáb nosník popustí tak, že dosedne na klíny nebo překližku, ale lana zůstávají napnutá. V tomto montážním stavu musí být nosník zajištěn proti posunu a vyvrácení. Teprve po tomto zajištění nosníku se nosník odváže z jeřábnických závěsů. Každý pracovník musí bez zbytečného odkladu nahlásit svému nadřízenému jakoukoliv neshodu nebo nebezpečí spojené s montáží.

Prostor pro zaparkování jeřábu musí být zpevněn.

Nosníky budou dováženy v předem dohodnutém pořadí, odpovídajícímu postupu kladení nosníků.

Na stavbě před montáží bude zkontrolováno neporušení nosníků během přepravy. Nosník se na plošině tahače uváže odpovídající vázací technikou, kterou určí provozovatel jeřábu za přepravní oka nosníku. Následně se provede kontrola uvázání nosníku na návěsu vozidla. Po uvázání nosníků a napnutí úvazu vazači opustí plošinu návěsu. Teprve pak bude nosník vyzvednut do výše. S nosníkem bude ve vzduchu manipulováno pomocí manipulačních lan na dálku. Břemeno musí být vzduchem vedeno tak, aby byl vyloučen pobyt pracovníků pod břemenem v jakékoliv montážní fázi.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	<i>Stavba:</i>	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	<i>Datum:</i>	27.9. 2024	<i>Vydání č.:</i>	PDPS_V.1

Nosníky jsou umísťovány na skruž přímo z plošiny návěsu bez staveništní meziskládky. Uložení nosníků bude na připravené bednění. Během montáže se budou pracovníci pohybovat po předpřipravené plošině umístěné na jeřábové dráze. V případě nutnosti pohybu pracovníků mimo plošinu, budou místa kotvení individuální ochrany proti pádu určeny dle daných podmínek pověřeným pracovníkem (mistr nebo stavbyvedoucí). Přednostně se použije kotevní body na podpěrách a následně je možno použít výztuž již namontovaných nosníků.

Jak bude osazena první dvojice nosníku, provedou se montážní svary příčníků a osadí se montážní ztužení. Obdobným způsobem budou osazeny zbylé nosníky. Po dokončení prostřední části, budou jeřábem osazeny koncové části nosníku v krajních polích. Provedou se montážní svary hlavních nosníku i příčníků. Osadí se ztužení a provede ztracené bednění.

Montážní práce budou prováděny na vyhrazeném místě. Do místa montáže je zakázáno vstupovat nezúčastněným osobám. Práce budou prováděny pouze s využitím odpovídajícího a funkčního strojního zařízení, splňující právní předpisy, stroje budou mít potřebnou dokumentaci a vybavení zajišťující bezpečné provádění prací.

Při provádění prací budou dodrženy všech předpisy a pravidla v oblasti BOZP: budou použity prostředky kolektivní a individuální ochrany.

Všichni zaměstnanci podílející se na provádění prací budou proškoleni v oblast BOZP, seznámení s pracovištěm, poučení o pravidlech pohybu na komunikacích. Pro výstup a sestup osob budou použity typizovaná schodiště (lešení) nebo žebříky. Pracovníci se budou zdržovat v bezpečné vzdálenosti od transportovaného nosníku do doby, kdy se nosník nebude nacházet cca 50 cm nad místem montáže.

Je zakázáno shazování předmětu z výšky, pokud není provedeno řádné zajištění místa shozu.

Důsledně budou dodržovány podmínky BOZP při práci ve výšce. Práce budou provádět zaškolení pracovníci zdravotně způsobilí pro práce ve výškách. Vázat břemena mohou pouze vazači s předepsanou kvalifikací. Pokud se vyskytne pracovní úkon, který je nutno provést mimo pracovní lešení, kolektivní ochranu proti pádu je nutno použít osobní zajištění proti pádu. Místo připevnění je jeřábové oko na vrchu konstrukce popřípadě výztuž konstrukce.

Montáž ztraceného bednění

Osazení jednotlivých desek ztraceného bednění na nosnících umožní bezpečný posun manipulační plošiny po jeřábových drahách nad trakčním vedení a provozovanou trať.


Tím dojde k minimalizaci riziku pádu předmětu.

Během montáže lze využít mobilní kotvící zařízení dle EN 795 třída E. Např.:

Třída E – držící vlastní hmotností - SKY kotva universal PERI, (CROSSFIX EN-795 E)

- mobilní upevňovací zařízení certifikované podle normy EN 795-E
- lze použít ve spojení s 21mm a 27mm SKY kotvou
- může se volně umístit na stropní desku nebo přemístit na další místo použitím pomoci paletového vozíku nebo jeřábu



	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

4.13 POSTUPY PRO BOURACÍ A REKONSTRUKČNÍ PRÁCE


(řešící základní technologie bourání, zejména ruční, strojní, kombinované, a za využití výbušnin, zajištění pracovišť s bouracími pracemi, podchycení bouraných konstrukcí, odvoz sutin, zajištění všech fyzických osob zdržujících se na staveništi ve výšce, zabezpečení inženýrských sítí, jejich náhradní vedení, zabezpečení okolních objektů a prostor)

D.2.2.5		Demolice
	SO 25-15-08	Žst. Kojetín, demolice
	SO 25-15-08.1	Žst. Kojetín, demolice - Stavědlo č.2, p.č.st.1011
	SO 25-15-08.2	Žst. Kojetín, demolice- Objekt skladu, p.č.st.1463
	SO 25-15-08.3	Žst. Kojetín, demolice - Výpravní budova, p.č.st.916
	SO 25-15-08.4	Žst. Kojetín, demolice - Stavědlo č.1, p.č.st.1014
	SO 25-15-08.5	Žst. Kojetín, demolice - Objekt nákladní pokladna p.č.915
	SO 25-15-08.6	Žst. Kojetín, demolice - Budovy a zařízení bez parcelního čísla
	SO 27-15-08	Žst. Chropyně, demolice
	SO 27-15-08.1	Žst. Chropyně, demolice- Stavědlo č.2, p.č.st. 596
	SO 27-15-08.2	Žst. Chropyně, demolice - Výpravní budova, p.č.st. 601
	SO 27-15-08.3	Žst. Chropyně, demolice - Stavědlo č.1, p.č.st.603
	SO 27-15-08.4	Žst. Chropyně, demolice - Budovy a zařízení bez parcelního čísla
	SO 28-15-08	Chropyně - Přerov, demolice
	SO 28-15-08.1	Chropyně - Přerov, demolice - Žst. Věžky, p.č.st.122
	SO 28-15-08.2	Chropyně - Přerov, demolice - Objekt váhy, p.č.st. 1881
	SO 28-15-08.3	Chropyně - Přerov, demolice - Sklad objektu váhy, p.č.st.1876
	SO 31-15-08	Žst. Přerov, demolice - Provozní objekt, p.č.st.245

Příprava prací

Bourací práce, se budou provádět pouze podle předloženého technologického postupu, ve kterém budou zhotovitelem upřesněna opatření k zajištění BOZP dle NV 591/2006 Sb., v platném znění příloha III. Pokud budou v průběhu bouracích prací zjištěny skutečnosti, které nebyly předem známy nebo odhaleny, zajistí zhotovitel bez zbytečného odkladu přizpůsobení technologického postupu těmto skutečnostem tak, aby vždy byla zajištěna bezpečnost prováděných prací.

- 1) Před započatím bouracích nebo rekonstrukčních prací se musí uskutečnit průzkum stavu objektu, musí se zjistit, kde vedou inženýrské sítě a stav dotčených sousedních objektů a o provedeném průzkumu musí být proveden zápis.
- 2) Před vlastním započatím prací musí být vymezen ohrožený prostor, a to na základě technologie bourání.
- 3) Ohrožený prostor musí být zajištěn proti vstupu nepovolaných osob a musí splňovat podmínku, že bude bezpečně zajištěna ochrana veřejného zájmu ohroženého bouracími pracemi.
- 4) Před započatím prací se musí odpojit a zajistit všechny rozvodné sítě, kanalizace a zařízení, instalované v bouraných objektech, aby nedošlo k jejich zneužití.
- 5) V případě, že je pro bourání nutný rozvod elektrické energie a pro snížení prašnosti zdroj vody, musí se v objektu zřídit samostatné vedení, které bude zabezpečeno proti poškození.
- 6) Bourací práce mohou začít až na základě písemného příkazu odpovědného pracovníka zhotovitele.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

7) Přerušení v zajištění obvodu staveniště vzniklé pro nakládku a odstranění suti musí být střeženo proti vstupu nepovolaných osob. Pracovní plochy v místě prací a únikové cesty musí být volné, nesmí na nich ležet překážky, které by mohly způsobit pád pracovníka při případném úniku v případě vzniku nebezpečí.

Základní technologie bourání, zejména ruční, strojní, kombinované

Nebude užíváno trhavín. Demolice bude probíhat jak ručně tak i strojně. Veškeré práce budou probíhat od shora dolů. Strojní bourání bude prováděno pomocí bagrů, hydraulických nůžek.

Při ručním bourání smějí být konstrukční prvky odstraněny pouze tehdy, nejsou-li zatíženy.

Práce spojené s bouracími pracemi a demolicemi prováděnými ručně provádějí převážně zaučení stavební dělníci, kteří jsou řádně a prokazatelně seznámeni se závaznými předpisy o postupu prací a předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví. Pracovní skupinu stavebních dělníků vede odpovědný mistr.

V případě ohrožení musí odpovědný pracovník (mistr, stavbyvedoucí), který přímo řídí bourací práce, dát dohodnutým znamením pokyn k okamžitému opuštění pracoviště.

Odpovědný pracovník (mistr, stavbyvedoucí) organizuje a řídí práci, odpovídá za dodržování pracovních postupů a za bezpečnost při provádění prací.

Dělníci zabezpečují bourací práce a odsun materiálů a vykonávají další pomocné práce dle pokynů odpovědných pracovníků (mistra, stavbyvedoucího).

Zajištění pracovišť s bouracími pracemi

Stálý dozor nad bouracími pracemi bude vykonávat stavbyvedoucí Hlavního zhotovitele, popř. stavební mistr Hlavního zhotovitele. Stavební dozor nad bouracími pracemi bude vykonáván po celou dobu provádění stavebních prací. Osoba vykonávající stálý dozor, může být změněna nebo upřesněna v technologickém postupu zhotovitele.


Stanovený signál, kterým v naléhavém případě bezprostředního ohrožení dává stálý dozor nad bouracími pracemi k neprodlenému opuštění pracoviště je „**OKAMŽITĚ OPUSŤTE PRACOVÍŠŤE**“ pokud v TP není určeno jinak. V tomto případě pracovníci neprodleně vyklidí pracoviště a stroje dají do polohy a shromáždí se na místo určené stálým dozorem nad bouracími pracemi. Všechny fyzické osoby zdržující se na pracovišti bouracích prací budou s tímto signálem seznámeny v rámci zaškolení na pracoviště a v rámci školení návštěv.

Pod bouranou konstrukcí ani v její blízkosti se nesmí zdržovat a ani provádět pracovní činnosti jiné osoby a pracovníci. Tato oblast bude zajištěna před veřejností – pracovníky areálu oplocením popřípadě vymezena Kontrolovaným pásmem. Přímou v prostorách stavby bude pro pracovníky oblast označena červenobílou páskou umístěnou na 1 metr vysokých sloupcích.

Podchycení bouraných konstrukcí, odvoz sutin

Materiál z bourané části stavby je nutno průběžně odstraňovat, aby nedošlo k přetížení podlah nebo stropních konstrukcí následkem jeho nahromadění.

Bourací práce nesmí být přerušeny, pokud není zajištěna stabilita těch částí bourané konstrukce, které nebyly dosud strženy. Tento požadavek platí i v případě neplánovaného přerušení bouracích prací například z důvodu náhlého zhoršení povětrnostní situace.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Bourání střešní konstrukce nebo krovů strháváním pomocí lan a tažných strojů smí být prováděny pouze tehdy, jestliže byla učiněna opatření k zajištění stability zbývajících konstrukcí a částí stavby.

4.14 ŘEŠENÍ MONTÁŽE STROPŮ, VČETNĚ POMOCNÝCH KONSTRUKCÍ

(opatření zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce ve výšce po obvodu a v místě montáže, doprava materiálu, zajištění pod prací ve výšce)

- **technologie montáže stropů, včetně pomocných konstrukcí,**

Dočasné stavební konstrukce lze používat pouze po jejich náležitém předání odborně způsobilou osobou odpovědnou za jejich montáž a převzetí do užívání osobou odpovědnou za jejich užívání.

O předání a převzetí se vyhotoví zápis do stavebního deníku nebo jiného provozního dokladu, potvrzující úplné dokončení a vybavení lešení. Zápis se nevyžaduje u lehkých typizovaných lešení o výšce pracovní podlahy do 1,5 m.

Montáž bednění stropních konstrukcí bude probíhat zespodu v maximální možné míře. Přesný typ bednění bude volen zhotovitelem a přesně popsán a určen v technologickém postupu. Pro tyto práce je doporučeno bednění PERI, ke kterému je k dispozici velké množství technických konstrukcí pro zajištění bezpečnosti pracovníků. Pokládka bednicích desek a další práce na hraně pádu na bednění stropu bude probíhat za použití jistícího systému, který bude volen v závislosti na typu bednění. Pro jistění pracovníků ve výšce a v blízkosti hrany pádu budou použity systémy typu Alsipercha. Samotné ukládání vazníků a bednění bude probíhat co nejvíce zespoda za použití systémových lešení.



- **opatření zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce ve výšce po obvodu a v místě montáže**


Během provádění stropů v budově Veveří 64 bude zajištění po obvodu tvořeno svislým obvodovým pláštěm budovy.

Zajištění proti pádu osob technickou konstrukcí (předepsané kolektivní zajištění - zábradlí) nebo zdvihací plošinou, při individuálním zajištěním (při použití systémů pro zachycení pádů a určení kotvicích míst) bude před započetím prací informován koordinátor BOZP.

- **způsob zajištění proti sklouznutí**

Při montáži na střešních částí objektu bude využito osobního zajištění proti pádu z výšky. Jako kotvicí body budou sloužit především kotvicí body instalované v rámci kotevního systému střešního pláště.

Ve všech případech nemožnosti použití pro práci kolektivní ochrany proti pádu z výšky a při práci na střešní konstrukci bude použito osobních prostředků proti pádu z výšky. V případě nutnosti použít OOPP proti pádu zajistí odpovědný vedoucí upřesnění kotevních bodů ke kotvení bezpečnostního lana a zaměstnanců popřípadě jiných osob, které budou provádět pracovní činnost ve výšce. Pro kotvení lze použít ocelovou konstrukci, však po kontrole únosnosti odpovědným pracovníkem zhotovitele, zda konkrétní kotvicí bod je dostatečně únosný ve směru předpokládaného pádu. Pracovník je povinen se vizuálně přesvědčit před každým použitím prostředků osobního zajištění o jejich kompletnosti, provozuschopnosti a bezzávadném stavu. Pracovníci musí být seznámeni s návodem na použití přiděleného OOPP.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

- **doprava materiálu**

Viz. Kap. 4.7, řešení svislé a vodorovné dopravy osob a materiálu; Kap. 4.10 Montážní práce a POV.

- **způsob zajištění proti pádu na volném okraji**

K zajištění proti pádu na volném okraji bude použit k zajištění pracovníků mobilní kotvicí systém skládající se z vodícího lana nataženého mezi 2 opakovatelně použitelné průmyslové kotvy. Minimální pevnost kotvicího bodu musí být 24 kN.

V případě možnosti pádu je nezbytné použít celotělový postroj, ke kterému bude připojen pracovní polohovací systém znemožňující pohyb pracovníka za hranu pádu.

Volné okraje kde neprobíhají žádné práce budou proti pádu zajištěny pomocí mobilních ocelových stojánek výšky 1,1 m, umístěné na okraji, případně otvorů ve stropě, které budou součástí systémového bednění. Mobilní ocelové stojány výšky 1,1 m neukotvené ke konstrukci bednění budou umístěné 1,5 m od hrany pádu.

- **doprava materiálu**

Viz. Kap. 4.7, řešení svislé a vodorovné dopravy osob a materiálu a POV

- **zajištění prostoru pod prací ve výšce**

Při provádění prací ve výškách, nebudou pod tímto pracovištěm prováděny souběžně žádné další práce. Prostory, nad kterými se pracuje a v nichž vzhledem k povaze práce hrozí riziko pádu osob nebo předmětů musí být zajištěny konstrukcí ochrany proti pádu osob a předmětů. V úrovni místa práce ve výšce nebo pod místem práce ve výšce, popřípadě se pod pracovištěm vymezí ohrožený prostor minimálně ve vzdálenosti 1,5 m od volného okraje.

Veškeré práce ve výšce budou prováděny na základě technologického nebo pracovního postupu zhotovitele schváleného koordinátorem, při dodržování všech předpisů k zajištění BOZP.

- **určení kotevních bodů při navrhování zajištění proti pádu osobními ochrannými pracovními prostředky**


Osobní zajištění lze používat jen v případech, pokud není možné použít kolektivní ochranu, nebo vhodná organizační opatření. V technologickém postupu musí být navržen systém osobního zajištění odpovídající povaze prováděné práce, umožňující bezpečný pohyb osob a musí být určena místa ke kotvení v souladu s návody k používání.

Místa kotvení musí být předem stanovena, výběr a návrh proveden odborně (projektová dokumentace, vedoucí pracovník).

Zabezpečit vhodná kotvení k zajištění na svislých, vodorovných a šikmých površích, na šikmých střeších, přenosná dočasná kotvicí zařízení, kotvicí zařízení používající poddajná kotvicí vedení atd.

Kotvicí body musí být schopny odolat silám předpokládaného pádu a odpovídajícímu namáhání dle druhu kotvicího bodu a systému ochrany proti pádu.

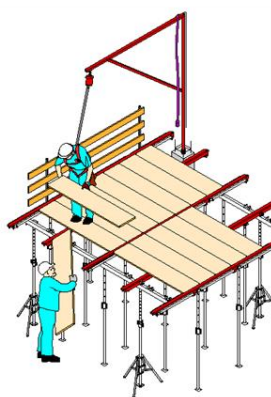
- ⇒ K zajištění proti pádu na volném okraji bude použit k zajištění pracovníků otvácí zařízení dle EN 795 třída B – mobilní kotvicí zařízení, skládající se z vodícího lana nataženého mezi 2 opakovatelně použitelné průmyslové kotvy (certifikace dle EN 795 B). Minimální pevnost kotvicího bodu musí být 24 kN (případně dle návodu výrobce). V případě možnosti pádu je nezbytné použít celotělový postroj, ke kterému bude připojen pracovní polohovací systém znemožňující pohyb pracovníka za hranu pádu.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Práce na bednění bez zajištění kolektivní ochrany nebo použití OOPP proti pádu je přísně zakázána.



Pokud nebude možné z technologického hlediska použít systém Alsipercha, bude zhotovitelem používán jiný typ mobilního kotvícího zařízení.




Prostory v úrovni právě bedněného stropu, ve kterých hrozí zvýšené riziko pádu z výšky nebo do hloubky, budou od ostatních prostor **odděleny jednoznačně vzájemně pospojovaným mobilním oplocením, umístěným nejblíže 1,5m od hrany pádu.**

Při bednění stopních konstrukcí bude vždy zajištěna **pochozí lávka** (systémová/vybedněná) po celém obvodu bedněné stropní konstrukce pro zajištění **bezpečného přístupu při provádění tesařského čílkování a armování hrany** stropní desky. Pevné zábradlí na volných okrajích bednění bude instalováno neprodleně po uvedení bednění vodorovného do finální podoby. Výška zábradlí na pochozí lávce bude přizpůsobena tloušťce prováděné monolitické desky – zábradlí musí dosahovat min. **1,1m nad úroveň vybetonované stropní desky** (případně musí být přistoupeno k montáži nadměrně široké pracovní podlahy).



Doprava materiálu bude prováděna pomocí věžových jeřábů případně stavebních výtahů. V poslední fázi stavby stropu ručně. Požadavky na dopravu materiálu a dopravu obecně jsou uvedeny v kapitole 4.7.

Ve stropích se vyskytují **prostory konstrukcemi** pro jednotlivé druhy instalací. Prostory stropní konstrukcí do rozměrů max. 1200 x 600 mm se řeší použitím **instalačních bloků 3i Isolet** již v průběhu bednění a armování stropní konstrukce. Instalační bloky se pokládají na bednění stropu a následně se zalijí betonem. Po zalití betonem se již neprovádí dodatečné kotvení. Do instalačních bloků jsou následně (až v momentě potřeby) vytvořeny otvory nezbytně nutné pro instalaci svislého vedení technologií. Místa použití instalačních bloků 3i Isolet budou vždy jednoznačně graficky označeny.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

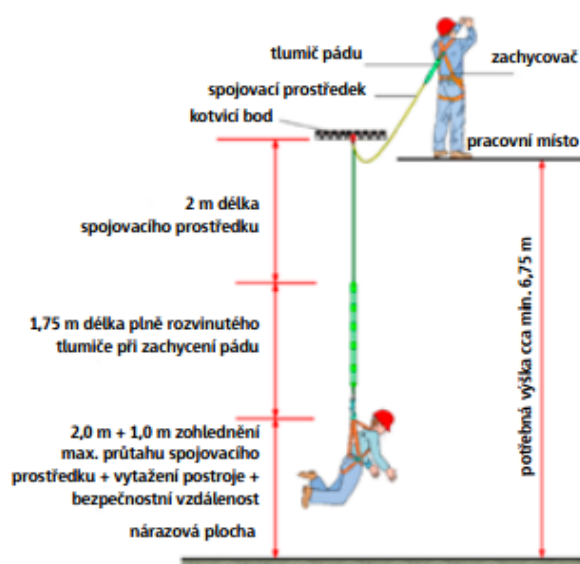


Tyto bloky jsou pochozí a zároveň částečně slouží jako základní protipožární ochrana kolem vedení instalací.

4.15 POSTUPY PRO PRÁCI VE VÝŠKÁCH


(řešící způsob zajištění proti pádu na volném okraji, proti sklouznutí, proti propadnutí střešní konstrukcí, dopravu materiálu, konkrétní způsob zajištění prací ve výšce; při navrhování osobního zajištění osob určit systém zachycení proti pádu, včetně určení způsobu kotvení pro zajištění osob proti pádu osobními ochrannými pracovními prostředky, pokud nebylo možné přednostně užít prostředků kolektivní ochrany před prostředky osobní ochrany)

Nedílnou součástí stavby jsou novostavby mostních objektů překonávající vodoteče, inundační oblasti, komunikace II. a III. třídy, místní a účelové komunikace, chodníky a cyklostezky a přístupy pro cestující. Konstrukce mostních objektů jsou navrženy dle potřeby a podmínek - železobetonový uzavřený rám, železobetonový polorám. Největším mostním dílem je konstrukce přes koryto řeky Moravy s celkovou délkou 120m. Tvoří ji 3 samostatné ocelové nosné konstrukce – prosté nosníky s dolní ortotropní mostovkou (krajní pole s plnostěnnými hlavními nosníky, střední pole s trémovou konstrukcí vyztuženou obloukem – langrův trám). Propustky jsou navrženy povětšinou jako prefabrikované rámy s šikmými čely. Silniční mosty větších rozpětí jsou navrženy jako předpjaté spojitě železobetonové konstrukce.



Hlavní nebezpečí a maximální výška práce bude při montáži mostních objektů a při práci na nich a práce na stožárech při přeložkách. **Maximální výška** nad terénem bude **cca 12 m**. K-BOZP předpokládá, že v počáteční fázi budou pracovníci používat kolektivní ochranu proti pádu montážní lávky, žebříky, lešení. Některé pracovní operace budou vyžadovat doplnění a použití OOPP proti pádu. I při montáži kolektivní ochrany musí být pracovníci zajištěni proti pádu z výšky, pokud nelze technicky provést montáž konstrukce jiným způsobem. Nelze také vyloučit použití pojízdných plošin či závěsných košů. Pracovníci, kteří v nich budou provádět práce v souladu s návodem k používání např. dodatečné zajištění zaměstnance v koši osobními ochrannými pracovními prostředky proti pádu.

Pokud nebude možné zajistit pracovníky proti pádu z výšky kolektivní ochranou, musí být **jištěni osobními ochrannými pracovními prostředky proti pádu z výšky (OOPP proti pádu)**.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Skládají se z postroje, zachycovače pádu, zajišťovacího lana, tlumiče pádu, bezpečnostní brzdy, slaňovací a záchranné přístroje atd. Odpovědná osoba musí určit kotvicí body, které musí splňovat dostatečné pevnostní parametry min. 15 kN a musí být určená bezpečná volná hloubka, přičemž maximální délka zachycení pádu je 4,0 m + délka lidského těla zavěšeného do systému cca 2m + 0,5m rezerva.

Způsob zajištění proti pádu na volném okraji, proti sklouznutí

Při práci ve výšce nad 1,5 m musí být pracovníci zajištěni proti pádu z výšky. Přednostně se využívá kolektivního zajištění – lešení, zábradlí atd. Pokud to provozní podmínky nedovolují, je potřeba pracovníky vybavit OOPP proti pádu a seznámit je s návodem na použití.

Před zahájením montáže bednění budou po stranách krajních nosníků ze zdvihacích plošin osazeny konzoly pracovních lávek včetně podlah a zábradlí. Při montáži zábradlí a podlah bude použito OOPP proti pádu z výšky s kotvením do ok výztuže krajních nosníků.

Dopravu materiálů

Viz kap 4.7

4.15.1 KONKRÉTNÍ ZPŮSOB ZAJIŠTĚNÍ PRACÍ VE VÝŠCE, PŘI NAVRHOVÁNÍ OSOBNÍHO ZAJIŠTĚNÍ OSOB URČIT SYSTÉM ZACHYCENÍ PROTI PÁDU, VČETNĚ URČENÍ ZPŮSOBU KOTVENÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ OSOB PROTI PÁDU OSOBNÍMI OCHRANNÝMI PRACOVNÍMI PROSTŘEDKY, POKUD NEBYLO MOŽNÉ PŘEDNOSTNĚ UŽÍT PROSTŘEDKŮ KOLEKTIVNÍ OCHRANY PŘED PROSTŘEDKY OSOBNÍ OCHRANY

Způsob zajištění během montáže skruže a bednění

Dílce skruže budou dopraveny přímo na místo montáže automobilovou dopravou, a složeny pomocí jeřábu v blízkosti montáže, tak aby byl zachován dostatečný přístup k objektu.


Na skruž bude zpracován samostatný projekt.

Předmontáž dílců proběhne na zemi, postupně bude věž skruže vystavěna do výšky. Během montáže bude pro výstup do výšky využito žebříků. Na podlažích budou zřízeny pomocné dřevěné podlahy.

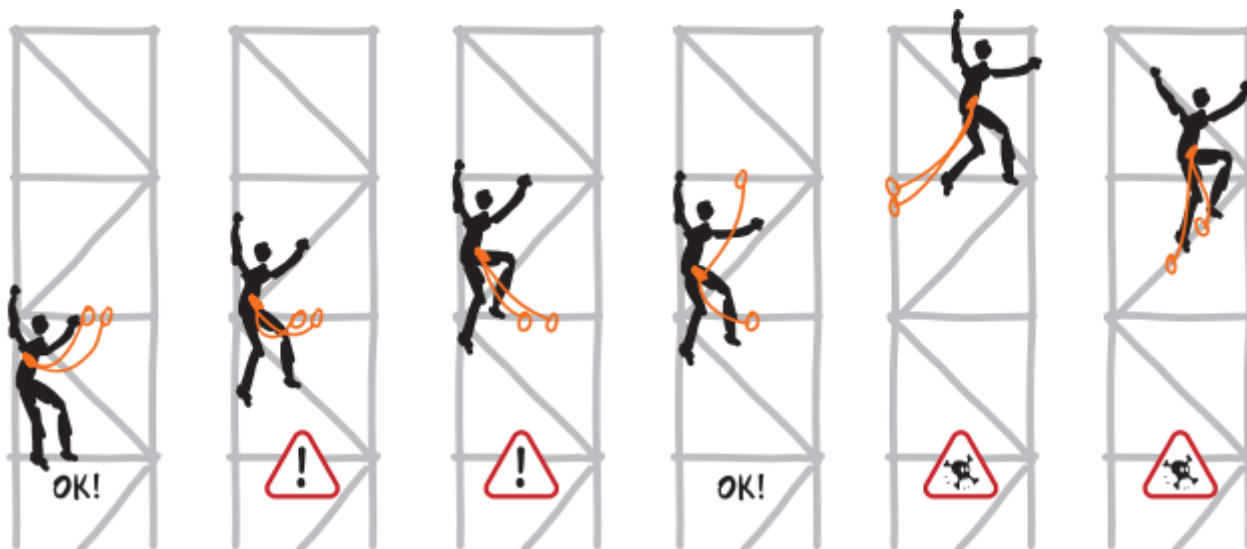
Během všech operací ve výšce na montáži věží budou proškolení pracovníci jistiště pomocí OOPP proti pádu z výšky. Místo kotvení bude samotná skruž (pevně usazený a namontovaný dílec). Zákaz kotvení k finálně neusazenému dílci skruže. Pro ukotvení postroje je vždy nutno volit s postupem výstavby dočasné stavební konstrukce co možná nejvyšší kotvicí bod (viz Návod k montáži DSK). Kotevní body nejčastěji tvoří tzv. rozety, které jsou součástí vertikálních sloupků. Konkrétní místa kotvení individuální ochrany proti pádu budou určeny v technologickém postupu. **Minimální vybavení pracovníků OOPP proti pádu z výšky:**

- Přilba pro práci ve výškách a pro záchranáře
- Postroj pro zachycení pádu s rychloupínacími přezkami
- Popruhová smyčka tvaru „Y“ s tlumičem pádové energie a dvěma spojkami
- Karabina ocelová



	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Princip zajištění na konstrukci:

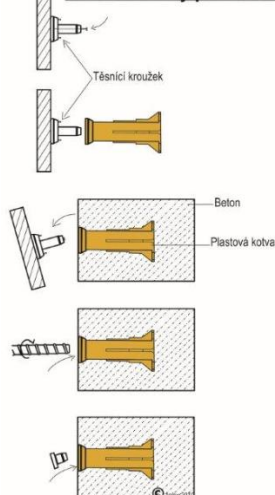


Doprava jednotlivých dílců bude prováděna zdvihacím ramenem a jeřábem. Pracovníci přistupují k místu montáže až po ustálení dílce v místě montáže. Zákaz zdržovat se pod zavěšeným břemenem a přenášet břemena nad osobami.

Pro výstup na již smontovanou věž bude využito dílcové systémové lešení.

Pro montáž bednění bude na opačných stranách, příčně k ose mostní konstrukce ukotveno **jisticí lano**, které bude sloužit jako místo kotvení pro další práce. Doprava bednických dílců bude prováděna jeřábem. V případě zachycení pádu bude k evakuaci

Plastové kotvy pro závitové tyče



postiženého vzhledem k výšce skruže využito žebříkového výstupu pro poskytnutí první pomoci. K Evakuaci postiženého bude využit slanění s postiženým. Při demontáži se bude postupovat dle stejných principů včetně zajištění proti pádu z výšky v opačném pořadí.

Po dokončení výstavby skruže budou volné okraje zajištěny systémem zábradlí jako součást skruže dodavatele, a to pevně ukotvenými stojkami do konstrukce a pevně upevněny vodorovné prvky zábradlí k těmto stojkám. Tento volný okraj bude taktéž sloužit jako pomocná pochozí lávka.


Bednění bude celoplošně osazeno překližkou, plnící taktéž funkci podlahy. Mimo tuto podlahu bude provedena podlaha na pochozí lávky z dřevěných fošen zabezpečenými proti posunutí a nadzvedávání.

Do bednění **před betonáží** budou vloženy pomocné plastové (PERY) kotvy, které budou po odbednění mostovky sloužit pro uchycení provizorního zábradlí na volném okraji mostovky.



Způsob zajištění během přeložek VVN a VN

Na stožárech a sloupech se mohou vyskytnout různé problémy: absence stabilního systému ochrany proti pádu, systém ochrany proti pádu, který není kompatibilní s vybavením pracovníků nebo neodpovídá bezpečnostním normám nebo je v nepoužitelném stavu díky

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

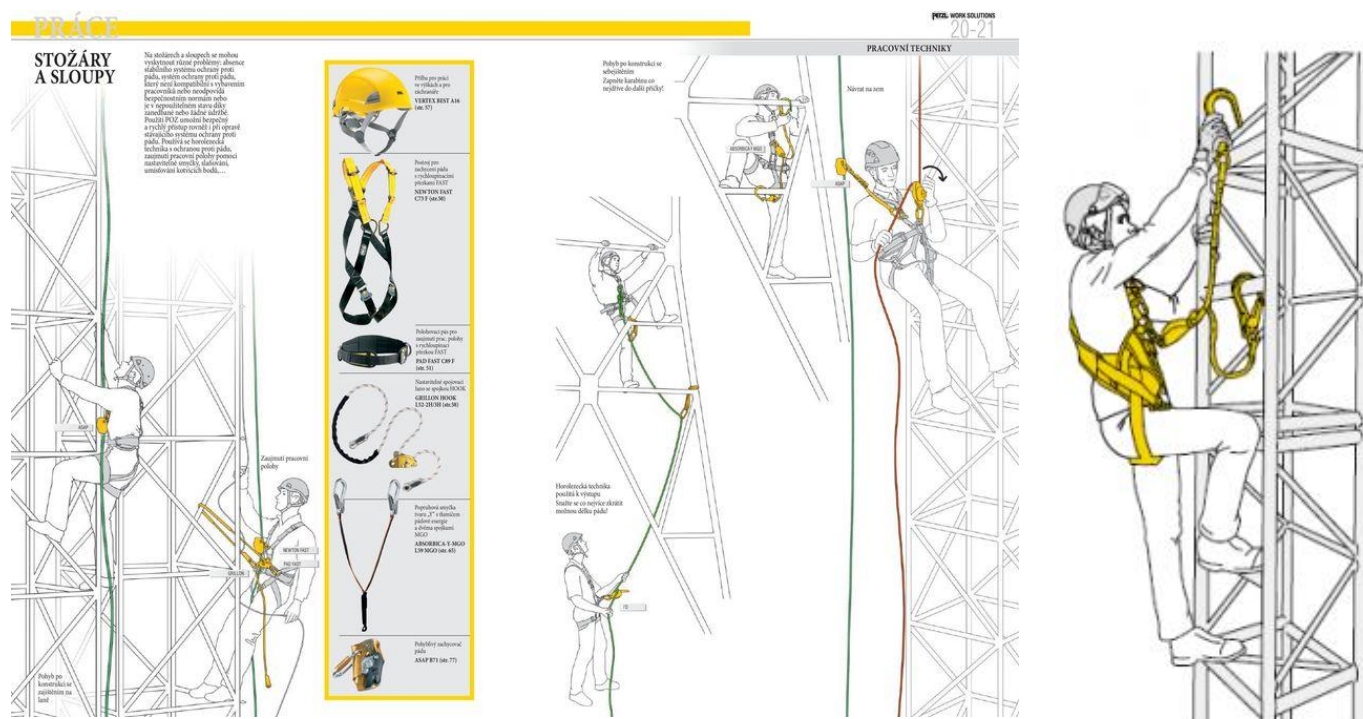
zanedbané nebo žádné údržbě. Použití POZ umožní bezpečný a rychlý přístup rovněž i při opravě stávajícího systému ochrany proti pádu. Používá se horolezecká technika s ochranou proti pádu, zaujmutí pracovní polohy pomocí nastavitelné smyčky, slaňování, umísťování kotvicích bodů,...


Techniky pro zaujmutí pracovní polohy a pro zachycení pádu nejenom pádům skutečně zabráňují, ale zvyšují rovněž produktivitu práce. Pracovník má ruce zcela volné pro práci a nemusí si jimi pomáhat udržovat rovnováhu. Jeho práce je tudíž mnohem jednodušší, bezpečnější a účinnější.

Minimální vybavení pracovníků OOPP proti pádu z výšky:

- Přilba pro práci ve výškách a pro záchranáře
- Postroj pro zachycení pádu s rychloupínacími přezkami
- Polohovací pás pro zaujmutí pracovní polohy s rychloupínací přezkou
- Nastavitelné spojovací lano se spojkou
- Popruhová smyčka tvaru „Y“ s tlumičem pádové energie a dvěma spojkami

Pohyblivý zachycovač pádu



	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

4.16 ZAJIŠTĚNÍ DALŠÍCH POŽADAVKŮ NA BEZPEČNOST PRÁCE

(zejména dopravu materiálu, jeho skladování na pracovišti, zajištění pracoviště z hlediska požadavků při práci ve výšce, opatření vztahující se k pomocným stavebním konstrukcím použitým pro jednotlivé práce, použití strojů)

4.16.1 OPATŘENÍ VZTAHUJÍCÍ SE K POMOCNÝM STAVEBNÍM KONSTRUKCÍM POUŽITÝM PRO JEDNOTLIVÉ PRÁCE

Konstrukce každého lešení musí být technicky dokumentována.

Pokud konstrukční uspořádání i ostatní potřebné technické údaje lešení zcela jasně (popis výkres apod.) vyplývají z technických norem, typových nebo obdobných podkladů, používají se tyto podklady za dokumentaci.

Za dostatečnou dokumentaci lze považovat především individuální projekt. Individuální projekt není potřeba u lešení opakovaně stavěných na základě typového projektu (zpracované ho provádějící organizací nebo dodanou výrobcem). Dílcová fasádní lešení mají zpravidla typovou dokumentaci do výšky 24 m. **Lešení lze zakrýt plachtou nebo sítí pouze v případě, kdy to dovoluje technická dokumentace.**

Dočasné stavební konstrukce lze používat pouze po jejich náležitém předání odborně způsobilou osobou odpovědnou za jejich montáž a převzetí do užívání osobou odpovědnou za jejich užívání.

O předání a převzetí se vyhotoví zápis do stavebního deníku nebo jiného provozního dokladu, potvrzující úplné dokončení a vybavení lešení. Zápis se nevyžaduje u lehkých typizovaných lešení o výšce pracovní podlahy do 1,5 m.

Provoz na lešení nesmí být zahájen až po jeho úplném dokončení, vybavení podle norem.

Pokud nejsou části dočasných stavebních konstrukcí připraveny k užívání (během montáže, demontáže, přestavby) musí být vstup na tyto části lešení zamezen vhodnými zábranami a označen bezpečnostními značkami.

Lešení a jiné dočasné stavební konstrukce musí být podrobovány pravidelným prohlídkám. Prohlídky se provádí způsobem a v intervalech stanovených v průvodní dokumentaci.

Lhůty odborných prohlídek:

I Min.1 krát měsíčně

II Interval se zkracuje na 14 dní u : a) lešení vystavených účinkům mechanického kmitání


b) lešení pojízdných

c) lešení zavěšených

III bezodkladně v případě mimořádných okolností, které mohly mít nepříznivý vliv na

bezpečnost lešení (nepříznivá povětrnostní situace – bouře, vítr o rychlosti nad 14m.s⁻¹,

silné sněžení a pod)

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Mimo pravidelné prohlídky se provádí denně před zahájením práce zběžná prohlídka konstrukce lešení jako celku (kontrola kompletnosti konstrukce (podlážky, zábradlí, výstupy apod.)

⇒ Ochranné zábradlí se u pracovních podlah lešení zřizuje na vnitřních okrajích:

Je-li šířka volné mezery mezi podlahou a přilehlou stěnou stavby větší než 0,25 m.

Při šířce volné mezery do 0,40 m může být zábradlí jednotyčové bez zarážky.

⇒ Žebříkové výstupy nemají být v jednotlivých patrech nad sebou ale vystřídány.

Pro výstup mezi podlahami lešení lze použít i dřevěné sbíjené žebříky s příčlemi vsazenými do zdvojených postranic doložené výpočtem o pevnosti.

Max. délka takového žebříku je 3,5 m.

⇒ Výstupní otvory v podlaze lešení musí být zaklopeny nebo ohrazeny. Za ohrazené lze považovat i přesah žebříku přes horní podlahu nejméně o 1,0 m.

4.16.2 TECHNICKÁ DOKUMENTACE PODPĚRNÝCH LEŠENÍ (SKRUŽÍ)

Lešení (dočasná stavební konstrukce = podpěrná skruž) musí být technicky dokumentována v souladu s článkem 5.1. ČSN 73 8101 LEŠENÍ – společná ustanovení

Technická dokumentace musí být podle charakteru konstrukce zpracována v takovém rozsahu a do takové hloubky, aby spolehlivě:


- Prokázala požadované vlastnosti konstrukce lešení po stránce statické, funkční a pracovní bezpečnosti;
- Umožnila bezpečné provedení konstrukce lešení (montáž, demontáž, přemísťování, popř. výrobu) a bezpečné používání a údržbu lešení.

Pokud konstrukční uspořádání i ostatní potřebné technické údaje lešení zcela jednoznačně (popis, výkresy apod.) vyplývají z technických norem, typových nebo obdobných výrobních podkladů, považují se tyto podklady za technickou dokumentaci. Jako typový podklad je možno použít i soubor výkresové a výpočtové dokumentovaných dílčích částí konstrukce.

Návrh DSK

Návrh musí vycházet z popisu systému (ČSN EN 12812), obsahujícího všechny potřebné údaje včetně informací o montáži, používání, demontáži a zatížení (např. zatížení od betonu).

- Náčrty s výškovými údaji, včetně přiléhajících objektů
- Obecné vyhodnocení parametrů vztahujících se k výpočtu zatížení větrem pro místní podmínky
- Poloha sítí jako jsou vodovodní rozvody nebo elektrické kabely
- Požadavky na přístup a bezpečné pracovní místo
- Informace o podmínkách pro založení

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

U skruže provést **zhodnocení poměru budoucího těžiště podpíraného mostu k ramenu klopení** podpěrných bárek dle požadavku ČSN 73 8102 projektantem s patřičnou autorizací.

Dokumentace DSK

- Průvodní dokumentace (viz bod návrh DSK)
- Návod na montáž, demontáž a používání lešení – viz čl. 9 ČSN EN 12810-1 včetně potřebných doplňujících nákrešů a dokumentů – dostupné na stavbě

Schválení dokumentace Investorem



zahájení výstavby DSK (podpěrné skruže)

Zahájení prací na DSK

DSK lze **používat (zatěžovat)** pouze po jejich náležitém předání odborně způsobilou osobou odpovědnou za jejich montáž a převzetí do užívání osobou odpovědnou za její užívání.

O předání a převzetí vyhotoví předávající na základě odborné prohlídky zápis potvrzující **úplné dokončení a vybavení** dočasné stavební konstrukce.

Před zahájením provozu musí být lešení o výšce nad 1,5 m předáno do užívání zápisem do stavebního deníku nebo jiného provozního dokladu.

Záznam o předání konstrukce musí být viditelně umístěn na konstrukci tak, aby všichni dotčení pracovníci měli možnost se informovat.

Na konstrukci musí být umístěny zejména provozní a výrobní údaje dle ČSN 73 8101 čl. 8.3


- Nosnost pracovních podlah v $\text{kg} \cdot \text{m}^{-2}$
- Název a adresa provozovatele
- Popř. způsob použití lešení

Kontroly DSK

Pravidelné odborné prohlídky DSK způsobem a v intervalech stanovených v průvodní dokumentaci a vizuální kontroly nejméně 1 x týdně vedoucím pracovníkem se zápisem do stavebního deníku.

4.16.3 PILOTOVÉ ZALOŽENÍ MOSTNÍCH OBJEKTŮ

Přístupové cesty k pracovišti musí být stanoveny tak, aby zaměstnanci nevstupovali do pracovního prostoru strojů jiných dodavatelů stavebních prací, nebo svým jednáním neohrožovali ostatní zaměstnance. Ohrožený prostor - dosah pracovního stroje zvětšený o 2 m.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Všechny otvory, jámy, kde hrozí nebezpečí pádu, musí být zakryty nebo ohrazeny. Nezakrývají se pouze ty otvory a jámy, v nichž se pracuje!

- Jsou-li v blízkosti další pracovníci, musí být jámy střeženy zaměstnancem, který upozorní na nebezpečí pádu.

- vrtné práce

- všichni zaměstnanci musí být seznámeni s technologickým postupem před zahájením prací ustavení vrtné soupravy a příslušenství musí být provedeno tak, aby zajišťovalo bezpečný provoz,
- určit bezpečnostní okruh při pádu věže nebo materiálu - (1,5 násobek výšky vrtné věže) při dokončení vrtu o průměru větším jak 0,2m - před započítím betonáže, vždy zajistit vrt poklopem nebo zábranou.

Vždy musí být vybudovány bezpečné přístupové komunikace a zajištění fyzických osob proti pádu.

Závady musí být ihned odstraňovány.

Manipulace s břemeny:

- Pod dopravovanými břemeny, ani v jeho blízkosti se nesmí nikdo zdržovat.
- Pracovníci se smějí k břemenu přiblížit až po jeho ustálení v místě, kde bude složeno.
- Vázání břemen provádí pouze fyzická osoba proškolená jako vazač, ve smyslu ČSN EN - 12480 -1.
- Určený pracovník se musí přesvědčit o správném osazení břemene.
- Při manipulaci není dovoleno vstupovat na zavěšené dílce, ani se na ně nesmí odkládat pracovní nářadí a materiál.


Stroje a strojní zařízení - Dodavatel stavebních prací je povinen vydat pokyny pro obsluhu a údržbu stroje, které

obsahují požadavky pro zajištění bezpečnosti práce a provozu. (obsluha stroje- strojník má vždy strojní průkaz u sebe). Obsluha stroje před započítím práce provede kontrolu a v provozním deníku zaznamená výsledek kontroly. Současně zaznamenává závady stroje nebo provozní odchylky zjištěné v průběhu předchozího provozu nebo používání stroje a s případnými závadami je řádně seznámena střídající obsluha. Po ukončení práce nebo a při jejím přerušení musí být strojní zařízení zajištěno proti samovolnému pohybu nebo neoprávněnému užití fyzickou osobou. Nakládání a skládání a přeprava se provádí ve smyslu požadavků NV 168/2002 sb.

Montáž a osazení výztuží - Výstroj vrtu tvoří armokoš zhotovený v armovně z betonářské oceli. Spirála (omot armokošů) bude uvázána vázacím drátem na podélnou výztuž armokoše Po jeho zhotovení budou (dle RDS) na podélnou výztuž armokoše svárem upevněny betonová distanční tělesa zajišťující minimální boční i spodní krytí výztuže. Svařování bude prováděno elektrickým obloukem. Stavbyvedoucí vyhodnotí požární nebezpečí přechodného svářečského pracoviště a přijme patřičná opatření (zajištění hasebních prostředků). Na svářecím pracovišti jsou před započítím práce umístěny 2 HP – práškové 6kg a to tak, že je zachována volná přístupová cesta a nebrání nic k jejich použití. Stanoviště svářecí soupravy bude označeno tabulkou (NV 375/2017 Sb.) STANOVIŠTĚ SVÁŘECÍ SOUPRAVY.

Armokoš bude osazován do vrtu pomocí vrátku vrtné soupravy. Armokoše budou osazovány dle možností vrtné soupravy (vcelku), při jejich zvedání je třeba dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k jejich deformaci, tomu je třeba přizpůsobit jejich úvazy. Přeprava armokoše k vrtné soupravě bude prováděna mechanizací. Převážené břemeno musí být během přepravy upevněno a nesmí být přepravováno nad osobami. Při práci nakladače je ohrožený prostor dosah stroje a jeho předpokládaný průjezd zvětšený o dva metry. Vstup do ohroženého prostoru stroje je zakázán. Vstup do ohroženého prostoru nakladače je možný pouze po jasném vyjádření úmyslu vstoupit do ohroženého prostoru strojníkovi, jeho zpětné jasné signalizaci a přerušení prováděného úkonu stroje (zastavení) a spuštění lopaty (resp. vidlí) na zem.

Betonáž pilot - Piloty je třeba betonovat co nejdříve po vyhloubení vrtu, vrt a betonáž musí být provedeny v jedné

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

směně, vlastní betonáž najednou bez přerušení. Beton je nutno ukládat pomocí betonovací sypákové roury plynule. Sypáková roura se osadí do středu armokoše na dno vrtu, po zaplnění betonem se povytáhne cca 10 cm nad počvu vrtu v případě výskytu vody ve vrtu. Rouru je možno zkracovat vždy od vrchu, tak aby byla vždy ponořena v betonu min. 1,5 m v případě výskytu vody ve vrtu.

Hlavy pilot včetně hluchého vrtání se přebetonují cca 30 cm nad úroveň budoucího podkladního betonu. Znehodnocený beton nad hlavami pilot se odbourá ručně pneumatickými sbíjecími kladivy po odtěžení zeminy kolem jednotlivých pilot a po zhotovení podkladního betonu. Po odbourání pilot bude hlava očištěná piloty max. 30 mm nad úrovní podkladního betonu (spodní plochy základu). Kontrola se provede vizuálně.

Odkopy pilot, betonáž podkladního betonu – Po provedení betonáže se provede strojní odkop pilot. Během provádění odkopu nebude v ohroženém prostoru stroje (maximální dosah zvětšený o 2 m) probíhat současně jiná činnost. Zajištění stability stěny výkopu bude provedeno vysvahováním. Hrany výkopu se zajistí výstražnou páskou umístěnou min 1,5 m od hrany pádu. Pro sestup do výkopu bude použito žebříku.

V případě zajištění stavební jámy štětovými stěnami bude zhotovitel postupovat dle koordinačních opatření uvedených v **kap. 4.8 Postupy pro zemní práce**.

4.16.4 POKLÁDKA ŽIVIČNÝCH VRSTEV KOMUNIKACE

Tyto práce si vyžádají nasazení stavební mechanizace jako je finišer, vibrační válce, nákladní auta dovážející směs, což sebou nese značné zvýšení provozu na stavbě. Např. nákladní vozy přepravující čerstvou směs často k finišeru couvají z velkých vzdáleností a může dojít ke střetu jak s manuálními pracovníky pokládky, tak s odjíždějícími prázdnými auty. Obdobná rizika hrozí i při používání hutnicích válců, kdy strojník nemá vždy dostatečný výhled ve směru pohybu a také při činnosti samotného finišeru. Také je nutné vzít v úvahu, že čerstvá živičná směs má teplotu 160 – 180°C a hrozí tedy značné riziko popálení.

Proto je nutné tyto práce provádět s maximální obezřetností, vyloučit v daném prostoru provádění jiných souběžných prací, v rámci pracovní čety (zpravidla 4 strojníci a 5 manuálních pracovníků provádějící vedení lišty finišeru, rozhrabování a ruční úpravu směsi) se vzájemně střežit a upozorňovat se na blížící se mechanizaci, případně navádět smluvenými signály nákladní vozy k místu vykládky.

4.17 POSTUPY ŘEŠÍCÍ JEDNOTLIVÉ PRÁCE A ČINNOSTI A STANOVÍCÍ OPATŘENÍ PRO PROLÍNÁNÍ A SOUBĚH JEDNOTLIVÝCH PRACÍ


(zejména využití více jeřábů na jednom staveništi a práce za současného provozu veřejných dopravních prostředků)

Využití více jeřábů na jednom staveništi se nepředpokládá.

Zdvíhací práce budou probíhat podle **ČSN ISO 12480-1 – Jeřáby – Bezpečné používání**, ČSN 27 0502 – Silniční a výložníkové jeřáby a dalších platných norem, včetně nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Přílohy č. 2 – bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při provozu a používání strojů a nářadí na staveništi a podle předpisu.

Všechny zdvihadací zařízení budou mít u sebe doklad „Systém bezpečné práce jeřábů“.

V případě dvou a více jeřábů na stejném místě bude práce řídit určený **KOORDINÁTOR JEŘÁBŮ**.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

4.17.1 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ – KÁCENÍ DŘEVIN

v řešeném úseku stavby trati Brno — Přerov, 5. stavba Kojetín — Přerov, dojde ke kácení celkem 960 ks dřevin a zapojených porostů dřevin (převážně topol, vrba a slivoně) na ploše o celkové výměře 104 189 m²

Technologický postup je nutno dodržovat i u slabých dřevin.

- Vyhledání stromu. Po vyhledání a určení stromu ke kácení nutno předběžně určit směr pádu. Náradí nutno uložit mimo směr kácení ale v dosahu.
- Posouzení stromu. Osoba odpovědná za kácení stromu provede jeho posouzení. Posuzuje se zejména výška, průměr kmene, tvar koruny a zdravotní stav stromu.
- Určení směru pádu. Osoba provádějící kácení po předchozím posouzení provede určení pádu stromu, které je důležité jak pro bezpečné kácení, tak i pro následné vyklizování.
- Příprava pracoviště. Provede se odvětvení stojícího stromu do výšky ramen směrem dolů. Práce s řetězovou pilou nad výškou ramen a ze žebříku je zakázána. Určí se a vyklidí ústupová cesta a pracoviště (ústupová cesta se určí šikmo dozadu).
- Vyříznutí zářezu. Zářez se vyřezává pouze u stromů, které mají průměr na pařezu větší než 15 cm. Při kácení stromu o průměru nad 15 centimetrů na pařezu nutno provést směrový zářez do hloubky jedné pětiny až jedné třetiny průměru stromu, výška směrového zářezu se musí rovnat dvěma třetinám jeho hloubky.
- Zajistí se prostor, zkontroluje se okolí. Ohroženým prostorem při kácení stromu se rozumí kruhová plocha nejméně o poloměru dvojnásobné výšky káceného stromu, vyžaduje-li to charakter pracoviště, i méně. Před započítím hlavního řezu a při vlastním kácení stromu až do jeho dopadu na zem se v ohroženém prostoru nesmí nacházet fyzické osoby, které v ohroženém prostoru nekonají práci.
- Hlavní řez. Hlavní řez se vede vodorovně v horní polovině směrového zářezu, většinou ze stejného postavení jako při zářezu řezem vějířovitým nebo postupným. K zajištění bezpečného pádu stromu do určeného směru se ponechá nedořez hlavního řezu o průměru nejméně 2 cm. U stromu do průměru 15 cm na pařezu lze směrový zářez nahradit vodorovným řezem.
- Vychýlení a pád stromu. Proti sevření řetězové pily a k usměrnění stromu do směru pádu se do hlavního řezu vloží vhodná pomůcka, například dřevorubecká lopatka nebo klín. Strom se vychýlí do pádu. Následně se stáhne případný závěs.
- Při zpracování napružených stromů musí být veden první řez na straně tlaku, doříznutí kmene se provádí na straně tahu, přičemž zaměstnanec musí zaujmout polohu mimo směr pružení.

Práce v obtížných pracovních podmínkách, kterými jsou zejména kácení stromů nahnilých a ztrouchnivělých, jakož i kácení stromů u pozemních komunikací, v obvodu dráhy a v ochranných pásmech, se musí provádět jen za trvalého odborného dozoru určeného zaměstnavatelem.


Zákaz kácení jiného stromu přes strom zavěšený, lezení na zavěšený strom, uvolňování zavěšeného stromu podřezáváním stromu, na kterém zavěšený strom spočívá a odřezávání zavěšeného stromu po špalcích.

Práce s motorovou pilou je zakázáno provádět ze žebříku, před začátkem a v průběhu práce je nutno kontrolovat stav bezpečnostních prvků řetězové pily.

- **Odvětvení**

⇒ **Během odvětvování dodržujeme hlavní zásady:**

⇒ pilu nasazujeme do řezu vždy s plným plynem

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

- ⇒ pila má stále kontakt s kmenem
- ⇒ neřežeme špičkou lišty
- ⇒ využíváme ramena páky
- ⇒ metody volíme podle tloušťky větví a jejich postavení na kmeni
- ⇒ na jednom kmeni můžeme využít několik metod
- ⇒ Při odvětvování stromu musí být práce prováděny z horní strany svahu nad stromem.

4.18 ZAJIŠTĚNÍ ORGANIZACE A ČASOVÉ POSLOUPNOSTI NEBO SOUSLEDNOSTI PRACÍ VYKONÁVANÝCH PŘI REALIZACI STAVBY S PROVÁDĚNÍM TUNELÁŘSKÝCH A PODZEMNÍ PRACÍ, PRO KTERÉ JSOU POŽADAVKY NA BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ STANOVENY ZVLÁŠTNÍM PRÁVNÍM PŘEDPISEM

Viz Projektová dokumentace DSP – část B.1 Zásady organizace výstavby.

4.19 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH OPATŘENÍ VE SPOJENÍ S PRACÍ VE VÝŠCE A NAD VOLNOU HLOUBKOU, PŘI PROVÁDĚNÍ DOKONČOVACÍCH PRACÍ A PRACÍ POMOCNÉ STAVEBNÍ VÝROBY

(zejména při montáži antén a hromosvodů, osazování oken, montáži zábradlí, vodorovné izolace balkónů, teras a střech, při montáži výtahů, vzduchotechniky, klimatizací, při provádění nátěrů konstrukcí a fasád a při dokončovacích pracích kolem objektu, např. chodníky, osvětlení, a při provádění udržovacích prací)


4.19.1 ZAJIŠTĚNÍ PŘI MONTÁŽI ZÁBRADLÍ

U montáže zábradlí na mostech bude zajištění pracovníků prostřednictvím OOPP proti pádu, např. pracovní polohovací systém.

Kotevního bod určí stavbyvedoucí. Lze využít montážní oka betonových panelů popřípadě natažené certifikované kotvící lano kolem zajištěného nákladního automobilu.

U montáže zábradlí na mostech bude zajištění pracovníků prostřednictvím OOPP proti pádu, např. pracovní polohovací systém.

Kotevního bod určí stavbyvedoucí. Lze využít montážní oka betonových panelů popřípadě natažené certifikované kotvící lano kolem zajištěného nákladního automobilu.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

4.19.2 ZAJIŠTĚNÍ PŘI MONTÁŽI ODVODNĚNÍ MOSTU

Práce nad provozovanou ŽDC budou probíhat z pojezdové manipulační plošiny pro práci nad tratí.

MIMO provozovanou trať lze práce provádět z vysokozdvizných plošin. Při pracích na plošinách je nutné koordinovat práce s další těžkou technikou na staveništi a jeřáby, organizovat práce bude vedoucí pracovník určený zhotovitelem.

Při pracích na vysokozdvizných plošinách je **zakázáno**:

- Přetěžovat pracovní plošinu
- Pracovat v blízkosti el. vedení pod napětím
- Vstupovat na zábradlí plošiny
- Používat plošinu jako zdvihadlo
- Zvyšovat dosah plošiny např. pomocí žebříku
- Lézt po rameni plošiny
- Rozhoupání plošiny při ovládání
- Přejíždět s plošinou přes překážky
- Ukládat nářadí na hrany košíků
- Sklápět rameno pokud se pod ním nachází osoby nebo materiál
- při zjištění nepravdivé funkce pohybových mechanismů pokračovat v provozu
- vyřazovat bezpečnostní zařízení z provozu,
- provádět jakékoliv opravy a úpravy bez příslušné kvalifikace.
- Pohyb pracovníků v těsné blízkosti kol plošiny




4.19.3 UDRŽOVACÍ PRÁCE

Práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví

Práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví

- práce s křovinořezy
- práce s přenosnými řetězovými pilami
- práce s chemickými látkami (např. pesticidy pro hubení plevelů)
- práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky větší než 1,5 m
- práce se stroji a dopravními prostředky
- strojní a ruční zemní práce – zemní práce spojené s výkopovými pracemi (např. při opravě IS, úpravách terénu, atd.)
- zednické práce – údržba a opravy pozemních objektů
- práce s ručním nářadím a drobnou mechanizací (mechanické, motorové)
- práce s elektrickým zařízením a nářadím
- montážní práce - spojené s montáží, spojováním, demontáží a rozebíráním konstrukcí
- svařování
- práce spojené se skladováním a manipulací s materiálem a konstrukčními prvky
- ruční manipulace
- práce na elektrickém zařízení

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

- údržba zabezpečovacího zařízení
- údržba sdělovacího zařízení
- údržba elektrických silnoproudých zařízení (rozdvoje nn)
- údržba železničního spodku
- údržba železničního svršku
- údržba pozemních objektů
- práce vedle provozované koleje
- práce v provozované železniční dopravní cestě

Práce a činnosti dle přílohy č. 5 k NV ž. 591/2006 Sb.

5. Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m – kontrola a opravy u mostních objektů, osvětlovací stožáry

6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě technického vybavení – vedení zabezpečovacího zařízení, vedení sdělovacího zařízení, silové vedení elektrické energie, stožáry k systému ETCS

11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb – široká škála prací především se zdvihacím zařízením

Provoz a používání strojů a technických zařízení

- nákladní automobily - doprava, nakládka a vykládka
- drobná mechanizace – např. elektrocentrála, kompresor,
- zdvihací zařízení pro manipulaci s materiálem
- strojní zemní práce (výkopy, úprava terénu)
- speciální stroje pro práci v železniční dopravní cestě,

Popis údržby jednotlivých zařízení v provozované železniční dopravní cestě, která se vyskytují v rámci dané stavby

- **údržba zabezpečovacího zařízení zahrnuje** – údržbu vnějších kabelových rozvodů, vnější části zabezpečovacího zařízení, vnitřního zabezpečovacího zařízení, vnitřních kabelových rozvodů


(T121 údržba venkovního zabezpečovacího zařízení, Technické kvalitativní podmínky (TKP) 27_2023_05)

- **údržba sdělovacího zařízení zahrnuje** – údržbu kabelového vedení, rozhlasového zařízení, požárních zařízení, zabezpečovací signalizace, radiových zařízení, dálkových kabelů, informačního systému pro cestující, traťového radiového spojení a místní radiové sítě

(TKP 28_2022_12)

- **údržba elektrických silnoproudých zařízení zahrnuje** - údržbu zařízení a rozvodů, údržba je souhrn všech činností konaných za účelem udržení elektrických zařízení v provozuschopném stavu

(TKP 29_20216_11, TKP 30_2017_04)

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

- **údržba železničního spodku zahrnuje** - pravidelnou péči o železniční spodek, kterou se zpomaluje průběh procesu opotřebení tak, aby se zajistil jeho provozuschopný stav a bezpečný provoz, případně se odstraňují drobné závady.

Údržba železničního spodku se na provozovaných tratích provádí zpravidla bez přerušení železničního provozu a pokud možno bez omezení traťové rychlosti. Práce většího rozsahu mohou být prováděny za vyloučení železničního provozu, případně za omezení traťové rychlosti.

Údržba železničního spodku zahrnuje:

údržbu odvodňovacího zařízení - kontrola a čištění příkopů – 2x ročně, po a před zimním obdobím a po nadměrných dešťových srážkách, odstraňování splavené zeminy, sečení trávy, odstraňování vhozených překážek bránících plynulému odtoku, kontrola kvality zpevněných částí příkopů (výměna žlabovek nebo zednická oprava), revize a čištění trativodů – proplach, z přípojných, koncových nebo vstupních šachet, revize a čištění vyústních objektů.

údržbu zemních svahů – sekání porostů a trávy 2x ročně (směrnice S4)

údržbu nástupiště – úklid, zimní údržba, oprava (výměna mobiliáře), čištění odvodňovacích prvků, vyrovnávání nerovností nástupištích desek a dlažby, oprava nátěrů bezpečnostních varovných pásů, likvidace plevelu z dlažby, oprava nátěrů kovových prvků

(SŽ S4 – Železniční spodek, TKP 06_2008_07)

- **údržba železničního svršku zahrnuje** - opravu závad ohrožujících bezpečnost a plynulost železničního provozu nebo závad, které by dalším rychlým rozvojem vad bezprostředně ohrožovaly železniční provoz, pokud nebudou včas odstraněny. Zejména se jedná o odchylky parametrů železničního svršku. Součástí údržby je ošetřování trati – hubení plevelů, odstraňování dřevin, očišťování a seřizování železničního svršku, zejména výhybek.

Ošetření, očištění a seřízení součástí výhybek (dle komisionálních prohlídek min. 1x ročně, hubení plevelů (sečení porostů v kolejišti), údržba izolovaných styků, propojek a vodivých lanových propojení, odstraňování náhlých závad (např. lomy kolejnic, výměna LIS, výměna kolejnicových vložek, výměna a údržba upevňovadel), oprava okamžitých (lokálních) závad nivelety koleje – výměna a podbíjení pražců, sečení porostů na svazích zemního tělesa (viz údržba železničního spodku)


(SŽDC S 3/1 – Práce na železničním svršku, TKP 07_2021_10)

4.20 POSTUPY PRO SPECIFICKÁ OPATŘENÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z PODMÍNEK PROVÁDĚNÍ STAVEBNÍCH A DALŠÍCH PRACÍ A ČINNOSTÍ V OBJEKTECH ZA JEJICH PROVOZU, VČETNĚ ČASOVÉHO HARMONOGRAMU TĚCHTO PRACÍ A ČINNOSTÍ

4.20.1 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNÉHO PROVOZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY

(v případě, že součástí staveniště je i provozovaná železniční dopravní cesta)

Při výstavbě musí být respektován provoz na tratích SŽ s.o., při pracích v bezprostřední blízkosti průjezdného profilu je nutno zajistit dozor pracovníka SŽ. Pro budování mostních objektů jsou nutné výluky na tratích SŽ. Délka traťových výluk je upřesněna v projektové dokumentaci. Kolem pracovního místa bude nutno snížit rychlost na 50 km/hod.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Bezpečnostní podmínky pro práce v blízkosti železniční tratě

Vstup cizích osob do obvodu dráhy tj. do prostoru provozované dopravní cesty je možný pouze na základě „**Povolení ke stupu do prostor SŽ veřejnosti nepřístupných**“, podle předpisu Ob1. Pro práce v obvodu dráhy musí být proškolen příslušný vedoucí pracovník zhotovitele.

- Mechanismy použité při realizaci stavby se nesmí přiblížit k provozovaným kolejím na takovou vzdálenost, při které by mohlo dojít k omezení nebo ohrožení provozu dráhy

Činnosti se stroji v provozované dopravní cestě při údržbě a stavbě zařízení železniční infrastruktury

Předpis SŽ Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

Čl. 19


(12) Práce se stroji je povolena do vzdálenosti 5,6 m od osy provozované nevytloučené koleje jen za dozoru vedoucího stroje. Tento zaměstnanec zajistí, aby byla dodržena všechna ustanovení o bezpečnosti práce stroje a aby prací stroje nebyla ohrožena plynulost a bezpečnost dopravy na provozované koleji. Pracovat s těmito stroji v uvedené vzdálenosti od provozované nevytloučené koleje je povoleno za těchto podmínek:

- práce se bude provádět za dozoru vedoucího stroje, znalého místních poměrů,
- pracoviště stroje musí být zajištěno, kvůli komunikaci a předpokládaném hluku při použití stroje, hlídkou stroje, která má za povinnost informovat obsluhu stroje o pokynech vedoucího stroje (pokud nezajistí řádnou komunikaci vedoucí stroje sám),
- v minimální vzdálenosti 1950 mm od osy sousední nevytloučené koleje musí být ve výši 1000 mm nad temenem kolejnice umístěna pevná páska výrazné barvy – toto není nutné v případě, že k oddělení pracovního místa budou použity zábrany dle příslušné ČSN¹⁶ nebo v případě, že páska/zábrana by znemožnila práci stroje,
- po dobu jízdy vozidel po sousední koleji musí být práce strojů přerušena (pokud provozní dokumentace stroje nepovoluje práci bez nutnosti přerušování práce při jízdě vozidel po sousední koleji),
- pracoviště musí mít telekomunikační spojení s dopravním zaměstnancem (v případě širé tratě s dopravními zaměstnanci obou sousedních stanic) a musí být osvětleno tak, aby byl zaručen dostatečný rozhled po celém pracovišti; zaměstnanci nesmějí být oslněni.

¹⁶ V době vydání tohoto předpisu ČSN EN 16704-2-2.

(bude provedeno oddělení od provozované koleje)

Oddělení provozované koleje bude provedeno pomocí pevných zábran (v souladu s **ČSN EN 16704-2-2**) připevněných na patu kolejnice, vzdálených cca 5m od sebe, umístěných na hranici průjezdného profilu (min. 1950 mm od osy přilehlé provozované koleje), mezi kterými bude ve výšce 1,1 m pevně natažen plastový řetěz červeno-bílé barvy případně lanko opatřeno fáborky z výstražné (červeno-bílá) pásky. Oddělení bude provedeno na každém jednotlivém pracovišti, kde budou aktuálně probíhat práce.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1



Bezpečnostní hlídka

Bezpečnostní hlídka bude stanovena:


- ⇒ při všech pracích v provozovaných kolejích nebo v jejich blízkosti prováděných mimo plánované výluky stavby
- ⇒ v rámci prací prováděných v nepřetržitých nebo krátkodobých výlukách na vyloučených úsecích, pokud existuje možnost zásahu do průjezdného profilu provozovaných kolejí.
- ⇒ **Při práci se stroji v těsné blízkosti provozované nevyloučené koleje (do vzdálenosti 5,6 m od osy koleje)**

**Činnost bezpečnostní hlídky stanovuje předpis SŽ Bp1
Článek 13
Zajišťování bezpečnosti osob na pracovním místě**

(9) Bezpečnostní hlídka a předsunutá bezpečnostní hlídka střežící zaměstnance při pracích na zařízení v nevyloučených kolejích je povinna:

- a) mít oděv výstražné barvy nebo výstražnou vestu (i mimo provozovanou železniční dopravní cestu),
- b) neustále sledovat pohyb vozidel v provozované dopravní cestě; při střežení je zakázáno se zabývat jinou činností,
- c) varovat včas a spolehlivě střežené zaměstnance,
- d) dodržovat další úkoly stanovené tímto předpisem.

(10) Dalšími podmínkami správné činnosti bezpečnostních hlídek a předsunutých bezpečnostních hlídek jsou:

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

a) vedoucí prací poučí zaměstnance pověřené funkcí bezpečnostní hlídky o jejich povinnostech a nechá si od nich převzetí funkce písemně potvrdit,

b) předsunuté hlídky musí být rozmístěny tak, aby na sebe vzájemně viděly a návěsti byly slyšitelné a viditelné,

c) bezpečnostní hlídky musí zaujmout své místo dříve, než pracovní skupina zahájí práci na zařízení. Pokud práce na zařízení nebyla přerušena nebo skončena a kolej vyklizena, nesmějí bezpečnostní hlídky svá stanoviště opustit,

d) vedoucí prací a bezpečnostní hlídky musí mít u sebe a na svém stanovišti návěstidla určená vedoucím zaměstnancem v souladu s předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ,

e) každá bezpečnostní hlídka i vedoucí prací musí potvrdit příjem varovné návěsti („Vlak se blíží“ a „Vyklidte pracovní místo“) dohodnutým způsobem a musí návěst opakovat další hlídce nebo pracovní skupině. Zjistí-li bezpečnostní hlídka, že návěst nebyla zpozorována nebo jí nebylo uposlechnuto, dá návěst dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ „Urychleně vyklidte pracovní místo“,

f) v případech, kdy se jedná o dlouhodobé práce na zařízení (např. rekonstrukce mostů, tunelů apod.), lze zřídit trvalé stanoviště bezpečnostní hlídky,

g) je-li bezpečnostní hlídka vybavena rádiovým zařízením, které umožňuje rádiovou komunikaci v základním rádiovém spojení vlakového rádiového zařízení, platí při jeho obsluze předpis SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových sítí, případně Doplňující ustanovení k předpisu SŽDC (ČD) Z11 a příslušný Provozní řád.

Hlídky budou střežit nejen pracovníky, ale především také stroje – stavební mechanizaci. Pracovník pověřený výkonem činnosti bezpečnostní hlídky bude vybaven dvouhlasnou trubkou, na jejíž signál střežení pracovníci, případně strojník, přeruší činnost a neprodleně vyklidí průjezdný profil. Při střežení dvou, případně i více, strojů, nebo na pracovištích s vysokou hlučností, bude hlídka vybavena také vysílačkou, kterou bude dávat pokyn obsluze strojů k přerušení prací a vyklizení průjezdného profilu.

Výkonem bezpečnostní hlídky může být pověřen jen pracovník, který je prokazatelným způsobem poučen o povinnostech hlídky. Všeobecné poučení bude provedeno odpovědným stavbyvedoucím pro všechny pracovníky určené do hlídek hromadně na začátku stavby (etapy stavby). Určení konkrétní hlídky pak bude provedeno zápisem do stavebního deníku před samotným zahájením prací. Zápis bude obsahovat jméno poučeného pracovníka, stanoviště hlídky (s ohledem na místní podmínky), činnost, kterou bude střežit (např. bagr nebo skupina pracovníků provádějící montáž ohřevu výhybky, ...), způsob jakým bude vydávat signál k přerušení prací a vyklizení průjezdného profilu a samozřejmě podpis pracovníka určeného jako hlídka. Zápis tedy bude vypadat např. takto:

„Činností bezpečnostní hlídky pověřen Franta Vomáčka, stanoviště hlídky – km 5,365 vpravo od trati ve směru staničení, střežená činnost – montáž ohřevu výhybky, signalizace blížícího se nebezpečí – dvouhlasná trubka.“

4.20.2 BEZPEČNÉ POSTUPY PŘI PRACÍCH V BLÍZKOSTI TRAKČNÍHO VEDENÍ

Předmětem stavby je i elektrifikace trati. Práce v blízkosti trakčního vedení mohou nastat během uvádění zařízení do provozu.


ZÁKAZ PROVÁDĚNÍ PRACÍ NA NEZAJIŠTĚNÍM EL. VEDENÍ POD NAPĚTÍM

Práce budou vyžadovat příkaz „B“

Příkaz „B“ se vydává pro osobu pověřenou zajištěním pracoviště, vedoucího práce, nebo osobu vykonávající dozor

Příkaz „B“ musí obsahovat následující údaje:

- číslo příkazu;
- jméno a podpis osoby, které je příkaz určen;

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

- místo a druh práce;
- časové údaje;
- jméno a podpis osoby vydávající příkaz „B“;
- jména osob pověřených zajištěním pracoviště;
- způsob zajištění pracoviště (vypnutí, přezkoušení vypnutého stavu, umístění bezpečnostních sdělení atd.);
- nejbližší živé části trakčního vedení;
- vlastnoruční podpisy všech členů pracovní skupiny, kterými stvrzují poučení o stavu pracoviště.

Bližší požadavky stanovuje norma **TNŽ 34 3109** Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti, na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.

4.20.3 PRÁCE NAD PROVOZOVANOU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTOU

S instalací sítí se počítá během výstavby nadjezdů nad ŽDC. Zasiťování bude provedeno celoplošně, nad provozovanou železniční dopravní cestou nebo komunikací.

Vzhledem k předpokládanému provádění prací nad sebou se jeví jako nejlepší varianta provedení zasiťování pod mostní konstrukcí splňující EN 1263_Typ S - Bezpečnostní síť s obvodovým lanem pro horizontální jištění..



KOO BOZP doporučuje provést zasiťování s přesahem min 2m vzhledem k eliminaci ohroženého prostoru pod místem práce ve výšce a nad vstupem do prostoru ochranného lešení.

- Záchytné sítě budou jednotlivě kotveny k nosné ocelové kci. V případě potřeby se provede spojení sítí pomocí spojovací šňůry prům. 6 mm splňující EN 1263 nebo bude provedeno překrytí v souladu s EN 1263-2 v min. šíři 2 m.
- Spojování sítí je možné provést jak na zemi, tak přímo z plošiny v místě montáže a ke spojení se použije polyamidové lano s min. pevností 7,5 kN průměru Ø 6 mm a to tak, že lano provlečeme každým okem dvou vedle sebe ležících sítí včetně obvodového lana a zavážeme uzel.
- Pro ukotvení sítí ke konstrukci bude použito PA kotvicí lano (dle EN 1263) průměru Ø 8 mm. Délky lan budou kráceny dle potřeby a obvodu konstrukce.
- Kotvení sítí bude prováděno každé 2 – 2,5 m po celé své délce dle možností v místě ukotvení.
- Vodorovná vzdálenost okraje sítě od hrany pádu (vazník, trapézový plech) by neměla překročit 25 cm.




Postup montáže:

Během montáže bude v daném úseku zřízeno neutrální pole nebo sjednaná trakční výluka.

Instalace sítí – k výstupu bude použita teleskopická nebo kloubová plošina, kterou pracovníci vyjedou do požadované výšky. V případě nemožnosti použití plošiny, bude využito lešení.

Jištění a pracovní polohování pomocí OOPP

Bude prováděno tehdy, když bude nutné opustit prostor plošiny nebo v případě pohybu v místech s rizikem pádu (dle NV č. 362/2005 Sb. blíže než 1,5 m od hrany pádu). V tomto případě bude proveden následující postup:

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

- a) Pracovník před výstupem z plošiny do prostor ohrožených pádem provede ukotvení prostřednictvím prostředku dle EN 795 typ B resp. EN 354 k dostatečně odolné konstrukci. Použít lze textilní/ocelovou smyčku v kombinaci se systémem zachycení pádu - postroj, tlumič, spojovací prostředek, apod.) Kotvící oko je na postroji označováno písmenem „A“, příp. A/2, kdy je nutné spojit 2 kotvící oka s karabinou.
V případě nutnosti budou pracovníci používat dvojí jištění – tzv. “ypsilonka” nebo dva samostatné spojovací prostředky, aby byli ukotveni i v případě přesunu mezi jednotlivými kotvícími místy/body.
- b) Při pohybu na nosníku/vazníku budou pracovníci ukotveni k dostatečně odolné konstrukci – ocelová oka umístěná na nosníku. Odpojení od systému zachycení pádu může být provedeno až po sestoupení na plošinu, kdy bude již pracovník chráněn ochranným košem plošiny, nebo když bude v místech zajištěných kolektivní ochranou (zábradlí, ochranné kce apod.)

Použité OOPP

Osobní ochranné pracovní prostředky - ochranná přilba, pracovní oděv, pevná kotníková obuv s pevnou podrážkou, ochranné rukavice

Doporučené prostředky osobního zabezpečení proti pádu z výšky:

- celotělový postroj dle EN 361, příp. + EN 358, EN 813 – 1 ks
- kotvící prostředek (textilní nebo ocelová smyčka) dle EN 795 – min. 2 ks
- spojovací prostředek s tlumičem pádu 1 až 2 m, 1 ks, EN 354 pro spojovací prostředky a EN 355 pro tlumiče pádu
- zachycovač pádu (brzda) na poddajném zajišťovacím vedení (lano) dle EN 353-2
- karabina se zámkem dle EN 362, min. 2 ks

4.21 POSTUPY PRO OPATŘENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE SPECIFICKÝCH POŽADAVKŮ NA STAVBU

(například z konzultací s orgány inspekce práce, stavebními úřady, orgány ochrany veřejného zdraví a dalšími orgány podle zvláštních právních předpisů)

Bez specifických požadavků na stavbu.

V závislosti na postupu stavby bude probíhat změna provizorního dopravního značení.

4.22 POSTUPY PRO OPATŘENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE SPECIFICKÝCH POŽADAVKŮ NA PRÁCE A ČINNOSTI


(spojené zejména s používáním toxických chemických látek, chemických látek klasifikovaných jako toxické kategorie 3 nebo toxické pro specifické cílové orgány po jednorázové nebo opakované expozici kategorie 1 podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího klasifikaci, označování a balení látek a směsí^[23], ionizujícího záření a výbušnin a s výskytem azbestu)

4.22.1 AZBEST

V případě potvrzení materiálu s výskytem srespíralních vláken azbestu **zhotovitel musí stanovit technologický postup odstraňování azbestu a nechá odsouhlasit Krajskou hygienickou stanicí. Tento postup předá v jednom vyhotovení koordinátorovi BOZP před zahájením prací s azbestem.**


Zhotovitel provede Hodnocení zdravotního rizika při práci s azbestem **v souladu s § 20** nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci a v technologickém postupu dodrží minimální opatření k ochraně zdraví dle **§ 21 výše zmíněného nařízení vlády.**

Zhotovitel v souladu s § 41 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů **provede nejméně 30 dnů před zahájením prací, při nichž mohou být zaměstnanci exponováni azbestu hlášení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví.** Veškeré náležitosti hlášení prací s azbestem stanovuje § 5 vyhlášky č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	<i>Stavba:</i>	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	<i>Datum:</i>	27.9. 2024	<i>Vydání č.:</i>	PDPS_V.1


zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli.

Zhotovitel je povinen opatření (technologický postup) k předcházení a omezení rizik souvisejících s expozicí azbestu předem projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

PŘÍLOHA Č. 1 – ZÁKLADNÍ PŘEHLED PRÁVNÍCH A OSTATNÍCH PŘEDPISŮ V PLATNÉM ZNĚNÍ


Zákony	
262/2006 Sb.	Zákoník práce
309/2006 Sb.	o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
183/2016 Sb.	o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
266/1984 Sb.	o drahách
283/2021 Sb.	Stavební zákon
251/2005 Sb.	o inspekci práce
255/2012 Sb.	o kontrole (kontrolní řád) nabyt účinnosti dnem 1. 1. 2014
361/2000 Sb.	o provozu na pozemních komunikacích a o změně změnách některých zákonů
224/2015 Sb.	o prevenci závažných havárií
102/2001 Sb.	o bezpečnosti výrobků
133/1985 Sb.	o požární ochraně
Vyhlášky	
268/2009 Sb.	o technických požadavcích na stavby (v platném znění)
104/1997 Sb.	kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (v platném znění)
294/2015 Sb.	Kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích (v platném znění)
428/2001 Sb.	kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích (v platném znění)
268/2009 Sb.	o technických požadavcích na stavby (v platném znění)
173/1995 Sb.	kterou se vydává dopravní řád drah (v platném znění)
177/1995 Sb.	kterou se vydává stavební a technický řád drah (v platném znění)
499/2006 Sb.	o dokumentaci staveb (v platném znění)
288/2003 Sb.	kterou se stanoví práce a pracoviště, které jsou zakázány těhotným ženám, kojícím ženám, matkám do konce devátého měsíce po porodu a mladistvým, a podmínky, za nichž mohou mladiství výjimečně tyto práce konat z důvodu přípravy na povolání
101/1995 Sb.	kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy
Nařízení vlády	
378/2001 Sb.	kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
201/2010 Sb.	o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasilání záznamu o úrazu
495/2001 Sb.	kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků
375/2017 Sb.	kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
168/2002 Sb.	kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
101/2005 Sb.	o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
362/2005 Sb.	o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
591/2006 Sb.	o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
361/2007 Sb.	kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
339/2017 Sb.	kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při práci v lese a na pracovištích obdobného charakteru
194/2022 Sb.	o požadavcích na odbornou způsobilost k výkonu činnosti na elektrických zařízeních a na odbornou způsobilost v elektrotechnice

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

190/2022 Sb.	o vyhrazených technických elektrických zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti
193/2022 Sb.	o vyhrazených technických zdvihacích zařízeních a požadavcích na zajištění jejich bezpečnosti
Předpisy Správy železnic, státní organizace	
Zákon 266/1994 Sb.	Zákon o drahách
Vyhláška 173/1995 Sb.	Dopravní řád
SŽ Bp1	Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
SŽ Bp3	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
SŽ D1 část 1	Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽ S4	Železniční spodek
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC Ob 14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽ Zam 1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
SŽDC Ob 1	Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽ D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽDC Dp 17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽDC E10	Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení
SŽDC E11	Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
TNŽ 34 3109	Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti, na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
SŽ R14	Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
SŽ PO-09/2021-GŘ	Pokyn generálního ředitele stanovující podmínky pro přístupy osob v prostoru stavby


A1 Systémy dočasné ochrany volného okraje - Specifikace výrobku - Zkušební metody
ČSN EN 1263-1 (738114) Dočasné stavební konstrukce - Záchytné sítě - Část 1: Bezpečnostní požadavky, zkušební postupy
ČSN EN 124 64-2 Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 2: Venkovní pracovní prostory.
ČSN EN 13201-1 až 4 Osvětlování pozemních komunikací.

Výše uvedený ZÁKLADNÍ „Přehled právních předpisů“ z oblasti BOZP ve stavebnictví byl stanoven k datu zpracování Plánu BOZP na staveništi s tím, že při jakékoliv změně či novelizaci těchto předpisů je zhotovitel povinen tyto dodržovat a naplňovat, včetně všech ostatních souvisejících zákonů, vyhlášek, nařízení vlády, příslušných ČSN a všech interních předpisů.

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	<i>Stavba:</i>	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	<i>Datum:</i>	27.9. 2024	<i>Vydání č.:</i>	PDPS_V.1

PŘÍLOHA Č. 2 – „NESOULADY“ PŘI ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY BOZP

NEOBSAZENO

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1


PŘÍLOHA Č. 3: POVINNOST URČIT KOORDINÁTORA VYCHÁZÍ U TÉTO STAVBY Z PODMÍNEK DLE ZÁKONA Č. 309/2006 SB. A PROVÁDĚCÍCH PŘEDPISŮ, V PLATNÉM ZNĚNÍ:

	Povinnost:	ANO/NE
1.	Na staveništi budou působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele . Zadavatel stavby je povinen písemně určit jednoho nebo více koordinátorů s přihlédnutím k druhu a velikosti stavby a její náročnosti na koordinaci opatření k zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce na staveništi.	ANO /NE
2.	a) celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, 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	ANO /NE
3.	b) celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu,	ANO /NE
4.	Doručit oznámení o zahájení prací, jehož náležitosti stanoví prováděcí právní předpis, oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli	ANO /NE

Koordinátor BOZP se neurčuje, V PŘÍPADĚ, kdy zadavatel stavby v přípravné fázi stavby, nepředpokládá překročení celkové doby prací dle odstavce a) a b). V případě, že by v rámci realizace došlo ke změně rozsahu činnosti a celková předpokládaná doba prací by naplnila podmínku bodu a) a b) musí zadavatel určit koordinátora BOZP a zaslat oznámení o zahájení prací.

Předpokládaný časový rozsah činnosti koordinátora BOZP v realizaci, včetně administrativy:

	Položka (zákonné požadavky činnosti KOO v realizaci stavby)	hod.
1.	Předávat informace zhotoviteli stavby o bezpečnostních a zdravotních rizicích, která vznikla na staveništi během postupu prací.	40/hod. týdně
2.	Upozorňovat zhotovitele stavby na nedostatky při zajišťování BOZP	
3.	Navrhovat přiměřená opatření a vyžadovat zjednání nápravy.	
4.	Oznamovat zadavateli stavby případy, nebyla-li zhotovitelem stavby neprodleně přijata přiměřená opatření ke zjednání nápravy.	
5.	Koordinovat spolupráci zhotovitelů s cílem chránit zdraví fyzických osob, zabráňovat pracovním úrazům a předcházet vzniku nemocí z povolání.	
6.	Spolupracovat při stanovení času potřebného k bezpečnému provádění jednotlivých prací nebo činností.	
7.	Kontrolovat zabezpečení obvodu staveniště (oplocení), včetně zajištění vstupu a vjezdu na staveniště	
8.	Zúčastňovat se kontrolní prohlídky stavby, k níž byl přizván stavebním úřadem	
9.	Organizovat kontrolní dny BOZP	
10.	Dávat podněty a doporučovat technická řešení nebo opatření k zajištění BOZP při práci pro stanovení pracovních nebo technologických postupů a plánování bezpečného provádění prací, které se s ohledem na věcné a časové vazby při realizaci stavby uskuteční současně nebo na sebe budou bezprostředně navazovat.	
11.	Sledovat provádění prací na staveništi se zaměřením na zjišťování, zda jsou dodržovány požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.	
12.	Provádět písemné anebo elektronické zápisy o zjištěných nedostatcích v oblasti BOZP o tom, zda a jakým způsobem budou anebo byly tyto nedostatky odstraněny.	
13.	Aktualizace plánu BOZP.	
14.	Aktualizace přehledu právních předpisů.	

	PLÁN BOZP PRO STAVBU			
	Stavba:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov		
	Datum:	27.9. 2024	Vydání č.:	PDPS_V.1

Minimální časová náročnost řádné činnosti koordinátora BOZP v realizaci stavby

Určení koordinátora BOZP a zpracování plánu BOZP:



KOORDINÁTOR BOZP SE URČUJE:

- Na staveništi budou působit **zaměstnanci více než jednoho zhotovitele**. Zadavatel stavby je povinen písemně určit jednoho nebo více koordinátorů s přihlédnutím k druhu a velikosti stavby a její náročnosti na koordinaci opatření k zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce na staveništi **a zároveň NAPLNÍ JEDNU Z NÍŽE UVEDENÝCH PODMÍNEK**.



1. PODMÍNKY:

celková předpokládaná **doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů**, 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**



2. PODMÍNKY:

celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne **500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu**.



KOORDINÁTOR SE NEURČUJE:

- pokud se nenaplní podmínka 1 a 2
- pokud zadavatel stavby provádí práce svépomocí
- pokud stavba není na ohlášku ani stavební povolení

PLÁN BOZP nesouvisí s určením Koordinátora BOZP:



Pokud se naplní podmínka zaslání o zahájení prací (podmínka 1 a 2)



Na stavbě se budou vyskytovat rizikové práce dle přílohy č. 5 NV č. 591/2006 Sb.

PLÁN BOZP MUSÍ SPLŇOVAT OBSAH A ROZSAH DLE NV č. 591/2006 Sb., příloha č. 6

Zpracovatelem plánu BOZP je koordinátor BOZP. Pokud musí být na stavbě určen koordinátor BOZP dle podmínek pro určení, plán BOZP zpracovává, vždy určený koordinátor BOZP v přípravě či realizaci stavby. Pokud stavba nevyžaduje určení koordinátora BOZP, kdy nenaplní předpokládaný rozsah prací, tak si zadavatel zajistí pouze zpracování plánu BOZP koordinátorem a případně jeho následnou aktualizaci během realizace.