







# PO PŘIPOMÍNKÁCH 11/2016

Revize č.:	Datum:	Popis:

<b>Investor, objednatel :</b>  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc			<b>Souprava č.:</b>	
<b>Generální projektant:</b>  Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno				
<b>Hlavní inženýr projektu:</b>  Mgr. Radek Böhm	<b>Odpovědný projektant:</b>  Mgr. Radek Böhm	<b>Vypracoval:</b>  Mgr. Radek Böhm	<b>Kontroloval:</b>  Ing. Milan Ptáček	
<b>SOUBOR STAVEB:</b> Modernizace přejezdů na trati Frýdek Místek - Český Těšín			<b>Stupeň dok.:</b> Projekt stavby / DSP	
<b>DÍLČÍ STAVBA:</b> Výstavba PZS přejezdu P8320 v km 123,625 trati Frýdek Místek - Český Těšín			<b>Zak. číslo:</b> 16-076-30-513	
<b>ČÁST:</b> Organizace výstavby včetně POV			<b>Číslo části:</b> F.1	<b>Datum:</b> 09/2016

### **F.1.1. Charakteristika staveniště, plochy zařízení staveniště**

Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení a to v prostoru stavby na plochách navržených v této PD. Umístění a rozmístění jednotlivých ploch zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat provozní soubor a stavební objekty. Jako plocha a prostory vhodné pro zřízení areálů zařízení staveniště byla vytipována plocha v blízkosti přejezdu v km 123,625 o ploše cca 40m<sup>2</sup> (parcelní číslo 805 v k.ú. Horní Tošanovice - drážní pozemek investora). Technické i sociální vybavení jednotlivých areálů zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace. Staveniště je dostupné z místní komunikace i z kolejiště. Přístupové cesty a plochy zařízení staveniště jsou znázorněny na výkresech koordinačních situací stavby (část C.2). Zařízení staveniště budou sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasícími přístroji. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízeních staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku. Plocha zařízení staveniště bude oplocena proti přístupu nepovolaných osob oplocením o výšce 1,8m. Kritériem pro výběr subdodavatelských firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení. Při provádění prací za nepřerušovaného silničního provozu je nutno na dotčených železničních přejezdech zachovat dostatečný rozhled – do jeho rozhledového pole nesmí být umístěno zařízení staveniště nebo skládka materiálu ani odstavovaná mechanizace. Po dokončení prací bude proveden kompletní úklid staveniště s úpravou terénu a veškerým odvozem zbytkového materiálu. Přebytný materiál a zemina nesmí být ukládány na drážní pozemky ani do drážních odvodňovacích zařízení mimo vytýčené staveniště. Plochy ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkypří a osejí travním semenem.

### **F.1.2. Využití stávajících nebo budovaných objektů**

Pro účely výstavby se nepředpokládá nutnost využití stávajících nebo nově budovaných objektů. Pro speciální práce profesí sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou zavedeny pro liniové stavby.

### **F.1.3. Požadavky na zdroje a inženýrské sítě**

Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správcem těchto zařízení. Mimo obvod stanice je zajištění elektrické energie a vody problematické, počítá s dovozem vody, zajištění elektrické energie se předpokládá především pomocí elektrocentrál. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Telefonické spojení se předpokládá pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

### **F.1.4. Dopravní trasy**

Pro řádné provedení stavby není potřeba budovat nové dopravní trasy. Plochy ZS jsou přístupny silničním motorovým vozidlům ze silniční sítě. Pro obsluhu stavby bude využívána místní komunikace.

Stavební rekonstrukce přejezdu v km 123,625 bude realizována při silniční uzavěře místní komunikace v místě přejezdu. Je navržena objízdná trasa po silnici II. třídy a po místních komunikacích. V době rekonstrukce železničního přejezdu bude pro potřeby pěších k dispozici mobilní přechod, který zajistí zhotovitel stavby. Návrh objízdné trasy je součástí projektové dokumentace SO03 a její projednání je součástí dokladové části stavby. Objízdná trasa zajistí zhotovitel pomocí instalace dopravního značení, které bude provedeno a umístěno podle platných vyhlášek, technických předpisů a norem. Trvalé dopravní značení (místní úprava provozu), které bude v rozporu s přechodným dopravním značením (přechodnou úpravou provozu) bude dočasně zneplatněno, tj. zakryto, nebo přeškrtnuto páskou s oranžově-černým pruhem. Minimálně 7 dní před realizací úplné uzavírky budou účastníci provozu na dotčených pozemních komunikacích informováni o uzavření těchto pozemních komunikací, resp. železničních přejezdů, a to prostřednictvím dopravního značení (např. DZ č. IP22 „Změna místní úpravy“). Za snížené viditelnosti bude dopravní zařízení č. Z2 „Zábrana pro označení uzavírky“, umístěné na pozemních komunikacích, vždy doplněné o soustavu výstražných světel. Grafické provedení svislého dopravního značení č. IS 11a „Návěst před objížděnou“ musí odpovídat skutečnému vedení pozemních komunikací. Na stavbě budou dodrženy další podmínky uvedené ve Stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích.

Pokud se budou na pozemních komunikacích a v jejich bezprostřední blízkosti nacházet otevřené výkopy a jámy, musí být zabezpečeny vhodným opatřením tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb chodců (označení a oplocení výkopu, provizorní láva pro pěší apod.). V případě potřeby bude v předemných úsecích pozemních komunikací umožněn průjezd vozidel IZS – Integrovaného záchranného systému.

### **F.1.5. Zabezpečení ochran**

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací pro kabelové trasy, je nutné brát zřetel na stávající pozemní síť. Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoli práce prováděné v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypískání a sondy budou provedeny na náklad zhotovitele stavebních prací a jsou podkladem pro zahájení prací. Při výstavbě je nutné rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací, apod. Počet pracovníků na stavbě je věcí dodavatelů, jejich sociální zabezpečení si zajišťují dodavatelé svými kapacitami. Realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

### **F.1.6. Bezpečnostní ochrany**

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací je nutné brát zřetel na stávající podzemní inženýrské síť. Při manipulaci s jeřábem v blízkosti 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. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele. Stavba probíhá v některých úsecích za současného provozu v sousední koleji. Proto musí být prokazatelně postavena bezpečnostní hlídka zajišťující pracovní místo po dobu výkonu prací. Práce, kdy v době mimo výluky pojížděné koleje mohou mechanizační prostředky zasahovat do průjezdného průřezu této koleje, musí být sjednány s výpravčími sousedních železničních stanic. Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započatím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., SŽDC Zam1 (platný od 1. 9. 2014) a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Prostor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje (mimo přejezd) je prostorem veřejně nepřístupným (§ 4a zákona č. 23/2000 Sb., kterým se mění zákon o drahách č. 266/1994 Sb.). V tomto prostoru se mohou pohybovat pouze osoby, které splňují stanovená zdravotní a smyslová kritéria pro činnost v tomto prostoru a které absolvovaly příslušná školení.

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 91/1995 Sb. Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku. Na každém pracovišti musí být sečvičena požární hlídka a bude zde vedena požární kniha, kde budou vedeny veškeré informace o stavu a kontrolách hasebních prostředků a veškerých hasebních zásazích. Knihu kontroluje Technický dozor investora a musí být vždy k dispozici kontrolám ze strany požárních orgánů. Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasicími přístroji a soupravou ručních hasebních prostředků. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější. 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 kolejí.

### **F.1.7. Vliv provádění stavby na životní prostředí**

Během vlastní realizace stavby dojde k lokálnímu zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky. Pro eliminaci těchto vlivů je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy a havarijním řádem. Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Seřazené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřazením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřazené brzdy produkující minimum prachového azbestu. Proto o použití vozidel na stavbě musí dodavatelé požádat stavební dozor investora na stavbě po předložení dokladu o garanční prohlídce vozidla. O těchto dokladech bude na stavbě vedena kniha, která může být veřejně kontrolovatelná. Parkování vozidel a mechanizace musí být prováděno

s dodržením všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí a to na zpevněných plochách zařízení staveniště viz předchozí kapitoly, zajištěné proti úniku olejů a pohonných hmot nádobami. Tyto parkovací plochy budou dodavatelům smluvně určeny a stavební dozor investora bude dbát na jejich dodržování. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek. Pro jízdy silničních vozidel je nutné co nejméně využívat volného terénu, při jízdě v uliční síti udržovat čistotu komunikací k tomu vyčleněnými pracovníky a při jízdě dodržovat stanovenou rychlost. K likvidaci hořlavého odpadu se nesmí využívat jejich pálení, ale odvoz na řízenou skládku. Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště na veřejné komunikace je nutné zajistit čištění veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy. Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částecí do volného terénu při jízdě. Dobrou organizací práce je možné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou. Z prostorů zařízení staveniště nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující. Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 185/2001 Sb. na náklady stavebníka. Pozemek musí být náležitě upraven a přebytečný materiál odvezen na určenou skládku. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

### **F.1.8. Popis postupu stavby a předpokládané termíny stavby**

V předstihu bude provedena pokládka nové kabelizace, výstavba RD, vnitřní technologie, snímačů, výstražníků, závor a přejezdů. Stavební část stavby bude ukončena před aktivací nového PZS (rekonstrukce přejezdové konstrukce přejezdu a výstavba elektrické přípojky). Před zkoušením nového PZS bude zprovozněna nová elektrická přípojka. Na závěr bude nové PZS přezkoušeno, a PZS bude aktivováno.

Po dobu výstavby do uvedení do provozu budou zneplatněny výstražníky na přejezdu zakrytím světlo-nepropustným povlakem z retro reflexního materiálu, odolného všem povětrnostním vlivům, označené na šikmo umístěným křížem s oranžově-černým pruhem (v souladu s 3.46. TP 65 MD ze dne 20.9.2002). Maximální doba zakrytí jsou 3 měsíce. Toto je opatření k odstranění duplicit v dopravním značení.

Po dobu výstavby do uvedení do provozu budou zneplatněny výstražníky na přejezdu zakrytím světlo-nepropustným povlakem z retro reflexního materiálu, odolného všem povětrnostním vlivům, označené na šikmo umístěným křížem s oranžově-černým pruhem (v souladu s 3.46. TP 65 MD ze dne 20.9.2002). Maximální doba zakrytí jsou 3 měsíce. Toto je opatření k odstranění duplicit v dopravním značení.

Časový harmonogram a technologický postup prací v ochranném pásmu dráhy bude před zahájením stavby projednán se zástupci jednotlivých složek OR. Započetí výkopových prací bude nahlášeno odpovědnému pracovníkovi správy tratí.

Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst.1 zákona č. 183/2006 Sb. Bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

### **F.1.9. Postupné uvádění do provozu**

Stavba bude předána jako celek, postupné uvádění do provozu se nepředpokládá. Bude respektována nutnost zkušebního provozu.

### **F.1.10. Výluky veřejné dopravy**

Stavební rekonstrukce přejezdu v km 123,625 se bude provádět za úplné výluky silniční a železniční dopravy. Trvání traťové výluky se předpokládá 3 dny a silniční výluky (silniční uzavírka) pak 4 dny. Během železniční výluky bude sjednána náhradní autobusová doprava (NAD). Silniční uzavěra železničního přejezdu v km 123,625 bude označena odpovídajícím dopravním značením. Je navržena objízdná trasa po silnici II. třídy a po místních komunikacích. V době rekonstrukce železničního přejezdu bude pro potřeby pěších k dispozici mobilní přechod. Provizorní přechod pro pěší včetně bezpečnosti chodců na něm zajistí zhotovitel a není součástí projektové dokumentace stavby.

### **F.1.11. Povodňový a havarijný plán**

Netýká se, stavba není umístěna v zátopovém území.

### **F.1.12. Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení**

Netýká se, v průběhu výstavby nebudou umístovány objekty zařízení staveniště vyžadující ohlášení.

### **F.1.13. Bezpečnost a ochrana zdraví třetích osob**

Realizace stavby bude probíhat převážně na pozemcích dráhy. Vzhledem k rozsahu a povaze práce se nebude staveniště oplocovat. Úpravy ve stávajících objektech (reléový domek) – přístup bude zamezen uzamčením dveří.

Zajištění výkopů a jam 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, v ostatních případech dřevěným dočasným zábradlím. U všech výkopů bude upřednostňováno jejich bezprostřední zasypání 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. Při realizaci navržené stavby může dojít k dočasnému krátkodobému zvýšení hluku v nejbližším okolí stavby, při využití strojní techniky apod. Toto bude zmírněno organizací výstavby, např. časovým omezením činnosti stavebních strojů, práce mimo klidové časové pásmo.

Staveniště neomezuje komunikace pro pěší ani pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a není nutné navrhovat pro tyto osoby žádné náhradní trasy.

### **F.1.14. Řešení tech. a dopr. infrastruktury včetně řešení dopravy v klidu podmínky pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území**

Není nutné budovat pro realizaci stavby technickou a dopravní infrastrukturu. Nákladní automobily či stavební stroje budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách na zastávce H. Tošanovice. Stavba se nenachází na poddolovaném či svážném území.

### **F.1.15. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci**

Při provádění stavebních prací platí všechny obecně platné předpisy OBP (vlastní staveniště se nachází na drážním pozemku, kde platí předpisy ČD Op16 (na pozemcích ČD) a nebo předpis SŽDC Bp1 (na pozemcích SŽDC) s účinností od 1.10.2013). Současně jsou pracovníci dodavatelských organizací povinni dodržovat veškeré podnikové instrukce a nařízení související s bezpečností práce. Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají patřičná oprávnění a proškolení. Stavební objekty a provozní soubory mají v projektové dokumentaci stanoveny technologické postupy výstavby, které je nutno dodržovat, i specifické požadavky na bezpečnost práce. Důležitá je požární bezpečnost při svařování kovů i PVC, či jiných izolací a podobně. Při výkopech rýh je třeba dbát na kvalitu bednění, pažení a průběžnou kontrolu jejich stavu. Záhozy výkopů v okolí dráhy musí být řádně po předepsaných vrstvách hutněny a terén upraven tak, aby povrchová voda nevnikala směrem k drážnímu tělesu a jeho zařízení. Ruční výkopy budou zřetelně označeny a zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků dráhy a cestujících. Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákoleníky, obuv s kovovými špičkami apod. dle charakteru jednotlivých prací. Na každém pracovišti vždy bude stanovena bezpečnostní hlídka, která bude vizuálně střežit pohyb pracovníků a železniční, silniční či strojní techniky. Realizace jednotlivých PS a SO bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Při souběhu prací těchto dodavatelů není nutné provádět z hlediska bezpečnosti práce zvláštní opatření, kromě zapínání elektrického vedení do provozu. Zde je nutná vzájemná koordinace postupu prací.

## **F.2. Výkresová část**

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby nebyl vyhotovován samostatný výkres situace pro organizaci výstavby. Všechny potřebné údaje (přístupové cesty na staveniště, obvod staveniště a plochy zařízení staveniště) jsou zakresleny na výkresech koordinačních situací stavby v části C.2. Pro potřeby zhotovitele byl vytvořen výlukový plán, kde jsou zaznamenána jak železniční výluka, tak i silniční uzávěra. Tento návrh je přílohou Organizace výstavby.

**Příloha č.1: Tabulka železničních a silničních výluk**

Den stavebních prací / Prováděné stavební práce	1	2	3	4	rok 2018 (1den)
Snesení žel.svršku a přejezdové konstrukce, odstranění štěrkového lože, odstranění žel. spodku					
Nový žel. spodek, stabilizace, nové štěrkové lože, nový žel. svršek a přejezdová konstrukce					
Napojení žel. přejezdu na komunikaci (nový asfaltový povrch)					
Pokládka kabelizace v oblasti přejezdu		X	X		
Osazení nových výstražníků, snímačů a závor v oblasti přejezdu		X	X		
Zkoušení a aktivace PZS				X	
Závěrečná směrová a výšková úprava, demontáž a montáž přejezdové kce					
Legenda:		železniční výluka			
		silniční výluka			
	X	práce nevyžadující kolejovou výluku			