

Záměr projektu

Dětmarovice – Petrovice u K. – státní hranice PR, BC

K.2 PLÁN ORGANIZACE VÝSTAVBY

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

Objednatel:

110 00 Praha 1

IČ 70994234, DIČ CZ70994234

NDCon s.r.o.

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

☎ +420 251 019 231, email: ndcon@ndcon.cz

Zhotovitel:

IČ 64939511, DIČ CZ64939511

Název registru, v němž je uchazeč zapsán:

Obchodní rejstřík vedený Městským soudem v Praze

spisová značka: C42028

Bankovní spojení: Komerční banka a.s.

číslo účtu: 7494520277/0100

Kontaktní

Ing. Pavel Ibl

osoba:

☎ +420 251 019 216

Email: pavel.ibl@ndcon.cz

OBSAH

1.1	Popis ploch zařízení staveniště	2
1.2	Voda, kanalizace, energie, telefon	3
1.3	Dopravní trasy	4
1.4	Pohyb pěších přes místo stavby.....	4
1.5	Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby.....	4
1.6	Vliv stavby na životní prostředí	8
1.7	Časový harmonogram realizace	11
1.8	Koordinace s jinými stavbami	11
1.9	Členění stavebních prací a přehled stavebních postupů	11
1.10	Souhrnný časový harmonogram stavby	12
1.11	Přehled dopravních a přepravních opatření	13
1.12	Dopravně-technologická opatření pro průvoz vlaků	13

1.1 Popis ploch zařízení staveniště

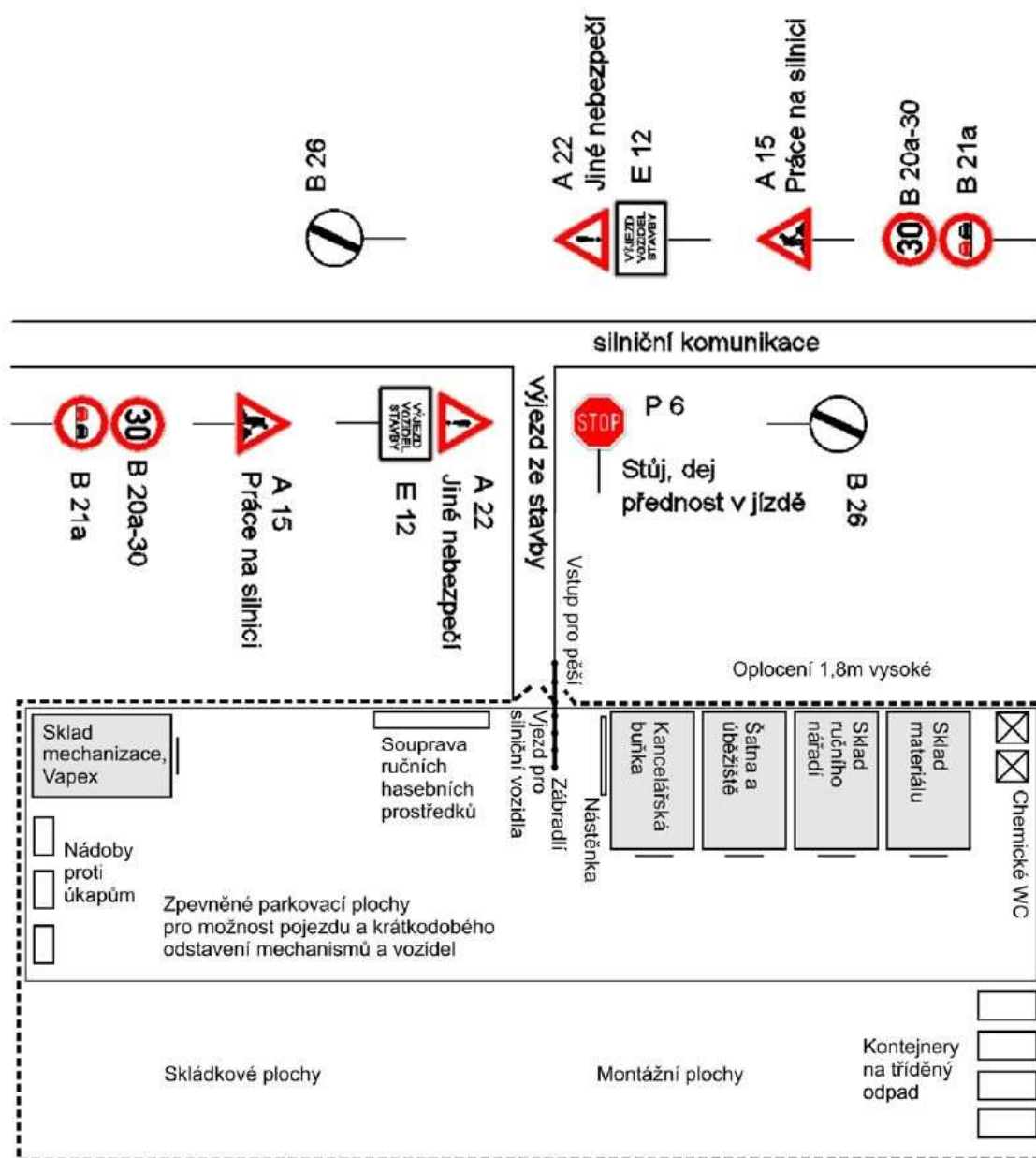
Umístění ploch zařízení staveniště bude navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Vzhledem k rozsahu a poloze stavby se takové plochy zřídí na více místech, prioritně však na drážních pozemcích, jenž jsou v bezprostřední blízkosti rekonstruované části trati a k nimž je zajištěn dobrý přístup z nedalekých silnic nebo účelových komunikací.

Plochy ZS budou sloužit zejména pro krátkodobé skladování materiálu, jak na volno, tak případně ve stavebních buňkách, které zde budou umístěny pro ruční nářadí a menší stroje. V tomto prostoru se budou vyskytovat rovněž buňky sloužící jako kanceláře či šatny. Zařízení staveniště bude po celou dobu prací vybaveno mobilním chemickým WC, ale také soupravou ručních hasebních prostředků i hasícími přístroji. Důležité je zajistit rovněž několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků provozních kapalin při případné poruše pracovní mechanizace.

K vytápění kancelářských a šatnových buněk se pro období nepříznivého počasí doporučuje použít elektrický přímotop, který se z pohledu vzniku případného požáru jeví jako nejbezpečnější.

Plochy ZS budou dále vybaveny kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů. Všechny zde se nacházející stavební stroje, přístroje a případné automobily musí být v dokonalém technickém stavu, aby u nich nedocházelo k úkapům či únikům ropných látek.

Typické uspořádání plochy areálu zařízení staveniště



Výše uvedený obecný vzor je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, jenž si jak plochu ZS, tak dopravní značení, upraví na základě konkrétní situace.

Dopravní značení musí zhotovitel prodiskutovat s příslušným DI PČR a silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

1.2 Voda, kanalizace, energie, telefon

V dotčených částech území nejsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace, elektrické energie ani telefonu. Zajištění elektřiny a záměsové, ošetřovací i pitné vody je zde tedy problematické. Proto se počítá s dovozem vody a vyprodukováním elektrické energie pomocí

elektrocentrály. Betonová směs se na stavbu rovněž dováží. Telefonické spojení bude probíhat nejlépe formou mobilů či vysílaček.

1.3 Dopravní trasy

K příjezdu na stavbu se použije jak drážní doprava v mezistaničních úsecích Bohumín – Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice PR, tak také doprava automobilová po přilehlých silnicích a účelových komunikacích.



Plochy ZS i vozovky využívané pro příjezd k nim musí být po ukončení stavby uvedeny do původního stavu.

1.4 Pohyb pěších přes místo stavby

V místech přejezdů, které obvykle využívají chodci či cyklisté musí být pěším osobám po celou dobu trvání stavebních činností umožněn, formou jakéhosi provizorního koridoru vymezeného páskami či zábradlím, bezpečný přechod a pohyb. Ve všech ostatních lokalitách bude průchod stavenišťem znemožněn. Bezprostřední okolí stavby bude tedy osazeno značkou Nepovolaným vstup zakázán a obeháno páskou s červenobílými pruhy pro vyznačení rizika pádu nebo střetu s překážkami.

1.5 Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby

Dá se předpokládat, že vzhledem k rozsahu stavby bude realizace jednotlivých stavebních objektů prováděna různými dodavateli. Souběh jejich prací i vzájemná koordinace postupu činností je věcí vyššího dodavatele, ale také stavebního dozoru investora.

Samotná stavba bude po většinu času prováděna za částečně vyloučeného železničního provozu. Rozsah výlukové činnosti pro stavební a montážní práce bude podrobně popsán v části K.1 této dokumentace.

Při výkopech, a to nejen pro kabelové trasy, se bere zřetel na stávající podzemní inženýrské sítě, jenž je nezbytné před předáním staveniště řádně vytýčit. Bez provedení tohoto úkonu nesmí být zahájeny jakékoliv zemní práce. Dále je neméně důležité respektovat ochranné pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací apod.

Optimální počet dělníků na stavbě, stejně jako jejich sociální zabezpečení, mají na starost jednotliví dodavatelé. Všichni zde nacházející se pracovníci musí být zejména prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré stavební činnosti tedy provádí zaměstnanci s patřičnou způsobilostí, např. svářeči by měli vlastnit státní svářečskou zkoušku, řidiči nákladních automobilů či mechanismů zase průkaz opravňující k řízení těchto vozidel. Totéž platí pro strojníky posunujících lokomotiv, kolejových jeřábů apod. Tito pracovníci navíc absolvují ještě nezbytné poznání konkrétní trati.

Jednotlivé SO mají v projektové dokumentaci stanoveny technologické postupy výstavby, které se důrazně dodržují tak jako další specifické požadavky kvůli bezpečnosti práce. Například v průběhu svařování kovů, PVC i jiných izolací je velmi důležité respektovat a vzít v potaz možnost vzniku požáru apod. Při výkopech rýh se zase dbá na kvalitu bednění i pažení a průběžně kontroluje jejich stav.

Všichni dělníci budou navíc na stavbě vybaveni dle charakteru jimi prováděných činností ochrannými pracovními pomůckami, jako jsou přilby, reflexní vesty, rukavice, nákoleníky, obuv s kovovými špičkami apod.

Na každém pracovišti musí být stanovena bezpečnostní hlídka, která střeží vizuálně nejen pohyb zaměstnanců, ale také železniční, silniční či strojní techniky. Pro případ jakýchkoliv úrazů a dalších mimořádností budou k dispozici:

- zdravotnická záchranná služba Moravskoslezského kraje v Karviné,
- Policie ČR v Karviné,
- HZS Moravskoslezského kraje v Karviné.

Jak bylo již řečeno výše, dá se zde předpokládat, že jednotlivé PS a SO nebudou realizovány pouze jediným dodavatelem. Při souběhu prací různých firem není však nutné provádět z hlediska bezpečnosti žádná zvláštní opatření. V tomto případě je samozřejmě nezbytná pouze vzájemná koordinace všech zainteresovaných stran.

U manipulace s jeřábem v blízkosti silnoproudých elektrických vedení je třeba důsledně dbát platných předpisů. Zakazuje se tedy pracovat v blízkosti drátů pod napětím 22 i 110 kV, zejména pak před jejich vypnutím nebo bez předchozího souhlasu příslušného rozvodného závodu.

Ochranná pásma venkovních elektrických vedení od krajního vodiče na každou stranu jsou:

- do 35 kV – 10 m,
- do 110 kV – 15 m,
- do 220 kV – 20 m.

Při provádění samotných stavebních prací je pak nutno dodržovat zejména tyto nařízení:

- bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6,
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je platný od 1. 10. 2013,
- energetický zákon č. 458/2000 Sb.,
- silniční zákon, zákon o drahách i telekomunikacích,
- veškeré podnikové instrukce a nařízení související s bezpečností práce.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace stavby a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozovaných kolejích, musí mít uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy na tratích SŽDC. Zhotovitel musí před započítím stavebních činností zajistit rovněž odbornou a zdravotní způsobilost podílejících se na organizování a provozování drážní dopravy dle zákona č. 266/1994 Sb., vyhlášky č. 101/95 Sb. a předpisu Zam1 Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Dá se očekávat, že zemní těleso, jenž zde bude odtěžováno obsahuje nějaké podzemní síť. Situování jejich souběhů a případných křížení je pak zřejmé z koordinační situace stavby. Všechny zásahy do území, například v blízkosti funkčních kabelů, lze tudíž začít pouze po důkladném prověření jejich skutečné prostorové polohy. Sondy, které toto zaměří, budou provedeny na náklady zhotovitele a jsou podkladem pro zahájení prací. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že výstavbou nesmí být narušeny sítě jakéhokoli charakteru.

Požární bezpečnost

Z hlediska požární ochrany se jedná o rekonstrukci, která nezvyšuje nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nepoznamenaných úpravami tak zůstává systém zásahu hasičských jednotek dle dosavadního stavu. Všechny areály ZS jsou záchranné technice v případě nutnosti přístupné stejně, jako silničním vozidlům stavby.

Na samotném staveništi pak mohou být přítomny tyto informační značky:



Požární hadice

Požární žebřík

Hasicí přístroj

Ohlašovna požáru

Požární výtah



Směrovka(dolů, vlevo, vpravo nahoru)
k zařízení požární ochrany
(lze použít s dodatkovou tabulkou)

Stavba se z hlediska minimalizace pravděpodobnosti požáru řídí podle platných norem a předpisů PO, především pak dle ČSN EN 50110-1, ČSN 73 0802, ČSN 73 0834, ČSN 73 0873, ČSN 65 0201, TNŽ 34 2612 Ochrana zabezpečovacích zařízení před požárem a Opatření MV ČSR HSPO ze dne 3. 1. 1984.

Při samotné rekonstrukci musí být v závislosti na jejím provedení splněny požadavky vyhlášek č. 246/2001 Sb., o požární prevenci a č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, v rozsahu nezbytném pro dosažení maximální bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí formou respektování všech stanovených opatření, aby po dobu výstavby nebylo zvýšeno například riziko vznícení, tzn. že zabezpečí dodržování podmínek při provozované činnosti zejména ve smyslu §15 již dříve zmíněné vyhlášky 246/2001 Sb.

1.6 Vliv stavby na životní prostředí

Stavba přinese během své vlastní realizace celou řadu škodlivin týkajících se životního prostředí. Především pak lokální hluk z přítomné mechanizace, ale také větší prašnost i koncentraci zplodin výfukových plynů. Při dodržení zásad uvedených v této kapitole by však nemělo dojít k jakémukoliv výraznému ovlivnění přírody.

Pro eliminaci negativních vlivů je dále nutno dbát základních požadavků stanovených např. protipožárními, ale i bezpečnostními předpisy, havarijním řádem apod.

Na stavbě bude běžně používána mechanizace s naftovým pohonem. Omezení škodlivin se může dosáhnout především dobrou organizací práce a údržbou techniky, jejíž motory musí proto splňovat normové míry kouřivosti (seřazením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů i brzdy produkující minimum prachového azbestu. Vozidla zaparkovaná v prostoru staveniště budou uzamčena a střežena proti možnosti odcizení, ale i poškození s případným potencionálním rizikem úniku ropných látek.

K samotným jízdám těchto automobilů je třeba co nejméně využívat volného terénu. Samozřejmostí pak je respektovat při jejich řízení veškeré silniční předpisy, zejména pak stanovenou rychlost.

Po výjezdech vozidel i mechanizace ze stavby je nutné příslušnými dělníky udržovat čistotu veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu a to shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, případně také skrápěním, z důvodu možného poklesu bezpečnosti silniční dopravy.

Náklad na automobilech se musí uložit a zabezpečit při jízdě proti uvolnění, úletu obalů či spadnutí do volného terénu tak, aby nedošlo k ohrožení, ať už samotných pracovníků zhotovitele nebo jiných dalších osob.

Dobrou organizací práce je nezbytné zajistit, že se v časných ranních nebo pozdních večerních hodinách neprovádí hlukově náročné činnosti, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Dále rovněž lze, zejména pak pomocí patřičného vytěžování, maximálně snížit četnost jízd nákladních vozidel spojených s výstavbou.

Plocha zařízení staveniště bude mimo jiné vybavena kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů. Likvidace hořlavých pozůstatků stavebních materiálů zde není rozhodně řešena pálením, ale odvozem na příslušnou skládku.

Z prostorů ZS pak rekonstrukce nemůže produkovat škodlivé látky, jako např. pohonné hmoty, maziva, cement, přísady betonových směsí, zbytky z izolace objektů apod., které by v oblasti tekoucích vod mohly zapříčinit ekologickou havárii.

Veškerý odpad, zemina i materiál budou likvidovány na náklady stavebníka. Pozemek ZS musí být po ukončení prací uveden do původního stavu a přebytečné suroviny poté odvezeny na určenou skládku. Pokud dojde k jakémukoliv zamoření této plochy ropnými produkty z používané mechanizace, provede investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci tak, aby byly minimalizovány veškeré možné dopady na životní prostředí.

Přehled platných právních předpisů z oblasti odpadového hospodářství, kterými se musí řídit zhotovitel, jenž bude původcem odpadu vyprodukovaného v průběhu stavby:

- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech,
- Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady,

- Vyhláška č. 384/2001 Sb. Ministerstva životního prostředí o nakládání s polychlorovanými bifenylly, polychlorovanými terfenylly, monometyltetrachlordifenylmetanem, monometyldichlordifenylmetanem, monometyldibromdifenylmetanem a veškerými směsmi obsahujícími kteroukoliv z těchto látek v koncentraci větší než 50 mg/kg,
- Vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu,
- Vyhláška č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů,
- Vyhláška č. 94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Povinnosti vyplývající z § 16 zákona č. 185/2001 Sb. pro původce odpadu (tj. zhotovitele stavby):

(1) Původce je povinen

- a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií dle § 5 a 6,
- b) zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 9a,
- c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- e) shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- f) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- g) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahujících PCB a podléhajících evidenci vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,
- h) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy,
- i) ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15,
- j) platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

(2) Pokud vzhledem k následnému způsobu využití nebo odstranění odpadů není třídění nebo oddělené shromažďování nutné, může od něj původce upustit se souhlasem místně příslušného orgánu státní správy s navazujícími změnami v kompetencích.

(3) S nebezpečnými odpady může původce nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, pokud na tuto činnost již nemá souhlas k provozování zařízení podle § 14; shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu.

(4) Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo odstranění, pokud toto zajišťuje sám jako oprávněná osoba, nebo do doby jejich převedení do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Na každou oprávněnou osobu, která převezme do svého vlastnictví odpady od původce, přecházejí povinnosti původce podle odstavce 1, s výjimkou písmene i).

1.7 Časový harmonogram realizace

Zahájení stavby (přípravné práce): 1. 3. 2020

Zahájení stavby (výlukové činnosti): 1. 8. 2020

Ukončení stavby: 31. 7. 2022

Doba výstavby: 883 dní

Doba výstavby spojená s výlukami: 730 dní

1.8 Koordinace s jinými stavbami

Stavbu je nutno koordinovat s následujícími stavbami, jejichž realizace se předpokládá v předstihu:

- ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav,
- DOZ Ostrava-Svinov – Petrovice u Karviné st. hr. a Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr.

1.9 Členění stavebních prací a přehled stavebních postupů

Práce, které budou probíhat v kalendářních letech 2020 až 2022, jsou z hlediska stavebních postupů rozčleněny do 9 etap označených SP1 až SP9 a přípravných stavebních postupů SP0 (2020), SP0 (2021) a SP0 (2022), které budou probíhat v předstihu před hlavními stavebními činnostmi příslušného roku.

Charakteristika konkrétních stavebních postupů bude doplněna v rámci připomínkového řízení, po schválení návrhu časového harmonogramu investorem.

Rámcový přehled prací na jednotlivých rekonstruovaných úsecích během příslušných SP se nachází na následující straně.

1.10 Souhrnný časový harmonogram stavby

[illegible]

1.11 Přehled dopravních a přepravních opatření

Přehled konkrétních dopravních a přepravních opatření bude doplněn v rámci připomínkového řízení, po schválení návrhu časového harmonogramu investorem.

Rámcový přehled prací na jednotlivých rekonstruovaných úsecích během příslušných SP se nachází na předchozí straně.

1.12 Dopravně-technologická opatření pro průvoz vlaků

Přehled dopravně-technologických opatření pro průvoz vlaků bude doplněn v rámci připomínkového řízení, po schválení návrhu časového harmonogramu investorem.

Obecně lze konstatovat, že během platnosti GVD 2021 bude zásadně omezen provoz ŽST Petrovice u Karviné, kde zůstane k dispozici pouze cca půlka dopravních kolejí. Kapacita stanice z hlediska odbavení nákladních vlaků tak bude rovněž zhruba poloviční. Obdobná situace vznikne ale také u traťového úseku Petrovice u Karviné – Dětmárovice, kdy vzhledem k možnosti využít pouze jedné koleje zůstane původní provoz omezen dokonce na méně než polovinu. Příprava grafikonu na rok 2021 by tak měla všechny tyto faktory zohlednit s tím, že část nákladní dopravy musí být trasována přes jiné PPS. Předpokládá se zejména využití PPS Chalupki.

Po dobu závěrečných prací na přeložce 90. koleje v Petrovicích u K. (směr Karviná město) bude navíc nutné jízdy vlaků po této zmíněné dráze na nezbytnou dobu zcela vyloučit.