

### **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 soubory a stavební objekty. Výkopové práce budou prováděny pouze ve stanici Třinec (kamerový systém), kde jako plochy a prostory vhodné pro zřízení areálů zařízení staveniště byly vytipovány plochy v oblasti železniční stanice na drážním pozemku. Jedná se o plochu cca 175m<sup>2</sup> na pozemku parcelní číslo 276/1 v k.ú. Třinec. Technické i sociální vybavení jednotlivých areálů zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace. Staveniště jsou dostupná z místních pozemních komunikací a také z kolejiště. Přístupové cesty a plochy zařízení staveniště jsou znázorněny na výkresech koordinačních situací stavby (část C.2). Zařízení staveniště bude 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 hasicími 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 subdodavatelů 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 nepřerušného silničního provozu je nutno na dotčených železničních přejezdech zachovat dostatečný rozhled – do jeho rozhledového pole nesmí být umístěno zařízení staveniště nebo skládka materiálu ani odstavována mechanizace. Po dokončení prací bude proveden kompletní úklid staveniště s úpravou terénu a veškerým odvozem zbytkového materiálu. Přebytkový 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, zkyprí 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**

Ve stanicích Mosty u Jablunkova, Návsí, Bystřice nad Olší, Třinec, Český Těšín jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace a elektrické energie. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správci 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. Plocha ZS je přístupna silničním motorovým vozidlům ze silniční sítě. Pro obsluhu stavby budou využívány stávající pozemní komunikace.

Stavba nevyžaduje silniční uzávěry, nejsou realizovány žádné objízdné trasy. 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**

Práce může provádět pouze odborná firma s platným oprávněním pro práce na železniční dopravní cestě. 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 SŽDC. 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 SŽDC Zam 1).

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací je nutné brát zřetel na stávající podzemní inženýrské sítě. 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. 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 nebo vyloučené koleji SŽDC, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započetím 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.

Zájmová oblast se nachází v místě elektrizované železniční tratě - trakčního vedení vn 3kV DC a je proto nutné zajistit a trvale dodržovat veškerá ochranná a bezpečnostní opatření dle platné legislativy, zejména dle ČSN 341500 ed.2, ČSN EN 5011 0- 1 ed.3, ČSN EN 50122-1 ed.2, TNI 34310 0, TNŽ 343109 a předpisu Bpl.

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. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. 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 secvícena 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 nepříznivého počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější. Na stavbě nesmí být umístěna světla nebo barevné plochy zaměnitelné návestními 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 kolejiště.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování popř. Předpisu SŽDC Ob 14. (Kontaktní osoba: Ing. Jakub Vaněk, mob. 727 950 463).

### **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. 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 dodržováním všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí a to na zpevněných plochách zařízení staveniště viz předchozí kapitoly, zajištěné proti úniku olejů a pohonných hmot záchytnými vanami. 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 částic do volného terénu při jízdě. Dobrou organizací práce je nutné 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 pomoci 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 zhotovitel 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**

Stavební část stavby bude ukončena před aktivací DOZ. V předstihu budou provedeny stavební a výkopové práce, protlaky, pokládka kabelizace a umístění technologie DOZ. Také bude v předstihu provedeno přezkoušení SW na simulátoru. Bude doplněno sdělovací zařízení, informační zařízení a kamerové systémy. Bude umístěno pracoviště pro obsluhu a také vyhodnocovací pracoviště. Dále je nutno provést požadované stavební úpravy v budovách a dotčených objektech. Je třeba provést doplnění technologie na CDP Přerov pro řídicí sál č. 8 a sálu pro dispečera železniční dopravní cesty (stavební příprava sálu bude provedena v rámci I. etapy stavby). Dokončovací práce mohou být provedeny po předání DOZ do provozu.

Před aktivací DOZ je třeba zajistit dostatečnou kapacitu přenosových cest mezi CDP Přerov a ŽST Mosty u Jablunkova. Z tohoto důvodu musí předmětnou stavbu předcházet stavba ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav, která přenosové zařízení pro DOZ zajistí.

Vzhledem k tomu, že bude nutná výměna software SZZ všech železničních stanicích budoucí řízené oblasti Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr., je vhodné tyto práce provést v nočních hodinách, kdy je snížena intenzita dopravy. Výměna software je navržena pro každé SZZ na jednu noc s dokončením v dopoledních hodinách, přičemž další noc je navržena jako odpočinková.

Celková doba výměny SW a uvádění DOZ do provozu je navržena 9 dní. Bude provedeno zaškolení zaměstnanců CDP.

Předávání železničních stanic na dálkové ovládání z CDP Přerov bude provedeno postupně po jednotlivých stanicích, vždy po ukončení výměny SW a po jeho přezkoušení v konkrétní stanici. Datum a čas předání stanice na dálkové ovládání stanoví provozovatel dráhy vlastním opatřením.

Termíny pro výluky a data uvedená u jednotlivých stanic a u CDP jsou navrženy jako orientační pro přehled o postupu prací. Uvedené termíny budou při realizaci stavby upraveny dle plánů výluk předložených zhotovitelem. Termíny výluky budou upřesněny v žádosti o výlukový rozkaz.

V předstihu je nutné přezkoušet software odbornou komisí na simulátoru a vystavit protokol o přezkoušení. V době samotné výměny software jednoho SZZ je nutné zastavení provozu cca na 1 až 2 hodiny

se zohledněním snížené intenzity dopravy, které vyplývá z GVD s možností využití DNO pro nezbytnou jízdu vlaku po hlavní koleji. Po samotné výměně SW bude nejprve přezkoušeno správné přiřazení venkovních prvků zabezpečovacího zařízení (výhybky, návěstidla, počítače náprav, PZS) a umožněna obsluha SZZ z JOP (nouzové cesty a jízda na PN z JOP). Následně bude provedeno přezkoušení návazností TZZ a PZZ v trvání další cca 2 – 3 hodiny. Další podrobnější přezkoušení (vedlejší koleje, posunové cesty apod.) v délce cca 5 až 6 hodin již může probíhat ve vlakových přestávkách. Po tuto dobu lze jízdy uskutečňovat na PN. Příslušné SZZ bude v tuto dobu ovládáno ze svého JOP. Výměnu SW v SZZ Návsí doporučujeme provést až po výměně SW v ŽST Bystřice a ŽST Mosty u Jablunkova s ohledem na vypnutí úsekového řízení ze ŽST Návsí. Pořadí výměny SW a termínů aktivace je doporučené a je možno jej měnit. Po výměně SW ve všech stanicích, po přezkoušení SW a ovládání na CDP bude aktivován řídicí sál č. 8 pro úsek Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova a postupně předáno řízení uvedeného úseku na CDP Přerov. Aktivací DOZ a převedením řízení jednotlivých stanic v uvedené části trati na CDP Přerov dojde k uvolnění obsluhujících zaměstnanců v rozsahu navrženém v dopravní technologii.

Celková doba výstavby je navržena na 9 měsíců od 03/2019 do 11/2019. 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 nepředpokládá postupné uvádění do provozu. Časový harmonogram stavby je přílohou této technické zprávy. Bude respektována nutnost zkušebního provozu.

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

Výluky veřejné dopravy se nepředpokládají.

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

Zpracování povodňového a havarijního plánu není legislativně vyžadováno, ani není předpoklad, že bude vyžadován příslušným vodoprávním úřadem nebo správcí vodních toků.

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

Netýká se, v průběhu výstavby nebudou umístěovány 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 – 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 zasypaní v rámci jedné pracovní směny. Za dostatečné zajištění se považuje i zemina z výkopu, uložená v sybkém 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 ve stanicích. Stavba se nenachází na poddolovaném území a v území s výskytem potenciálních nebo prokázaných sesuvů.

#### **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 nevníkala 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.1.16 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 časový harmonogram stavby. Tento návrh je přílohou Organizace výstavby.

Příloha č.1 Časový harmonogram stavby