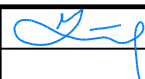



			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

ODPOV.PROJEKTANT ZAKÁZKY		ING. LIBOR HABRNÁL			 JANÁČKOVA 1194/12 702 00 OSTRAVA, MORAVSKÁ OSTRAVA		
ODPOV.PROJEKTANT SO, PS		ING. DAVID LASÁK					
NAVRHL, VYPRACOVAL		ING. DAVID LASÁK					
KRESLIL, PSAL		ING. DAVID LASÁK					
KONTROLOVAL		ING. LIBOR HABRNÁL					
KRAJ	MORAVSKOSLEZSKÝ	MĚSTO	OSTRAVA		STUPEŇ	DZVUSÚ	
INVESTOR	DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA a.s.					DATUM	09/2019
<div>AKCE</div> <div>Zvyšování rychlosti na TT</div> <div>- úsek Tramvajová zastávka Dolní Vítkovice – tramvajová zastávka Kolonie Jeremenko</div>						MĚŘÍTKO	A4
						FORMÁT	A4
						ZAK.ČÍSLO	19069
						ČÁST DOKUMENTACE	
NÁZEV PŘÍLOHY						ČÍS.PŘÍLOHY	
ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY							

## **OBSAH**

1.1	Popis ploch zařízení staveniště .....	2
1.2	Voda, kanalizace, energie, telefon .....	5
1.3	Dopravní trasy .....	5
1.4	Pohyb pěších přes místo stavby.....	6
1.5	Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby.....	6
1.6	Vliv stavby na životní prostředí.....	9
1.7	Časový harmonogram realizace.....	12

## 1.1 Popis ploch zařízení staveniště

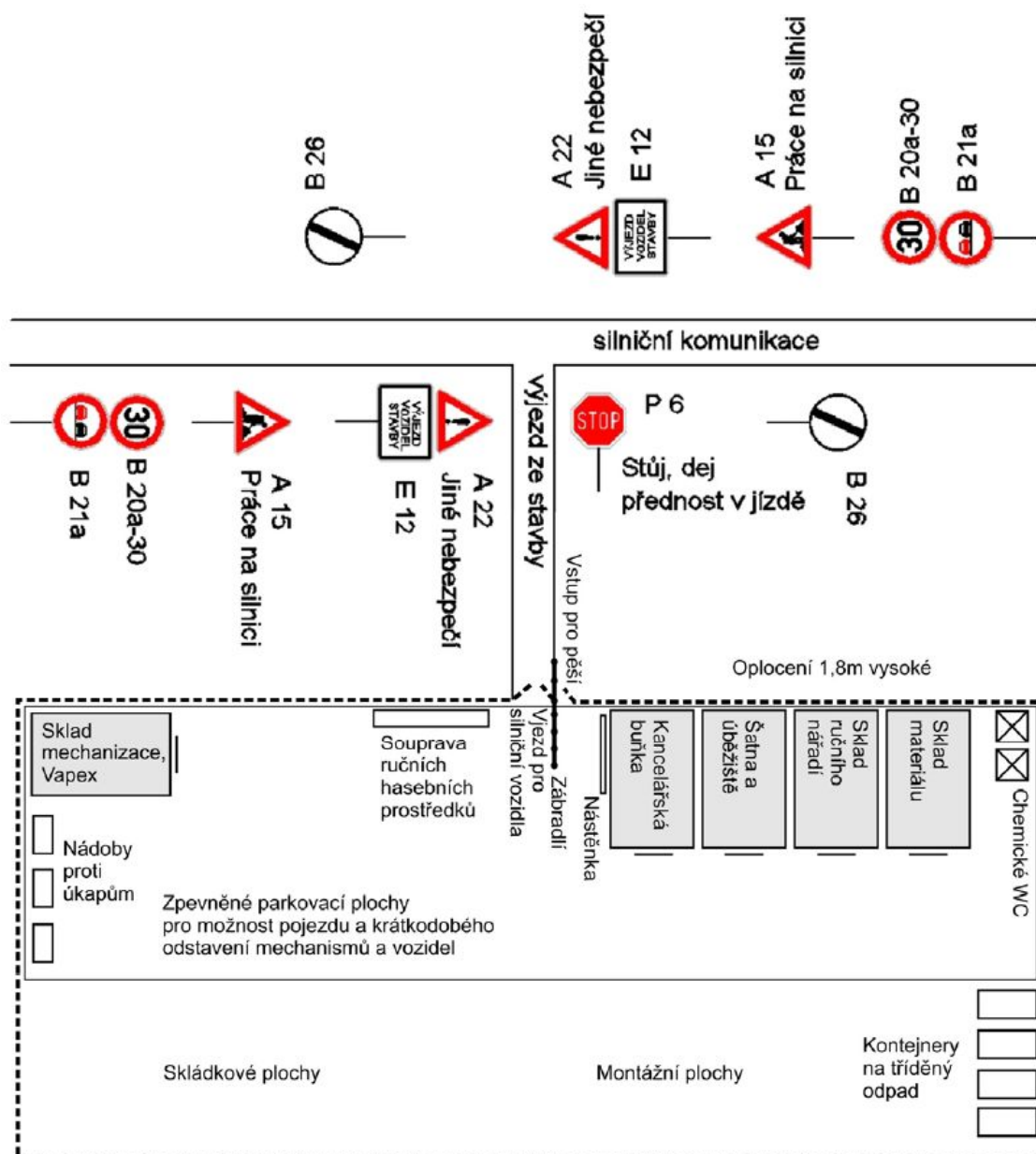
Umístění zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Vzhledem k rozsahu i poloze díla lze k tomuto účelu použít dvě strategické parcely. První ve vlastnictví Statutárního města Ostrava a jako druhou bývalý (zaslepený) výjezd, který je majetkem Ředitelství silnic a dálnic ČR. Obě mají dobře zajištěný přístup z ulic Výstavní, respektive Místecká, dále pak jde samozřejmě také využít tuto silnici samotnou, především formou zabránění vhodných částí odstavného jízdního pruhu (vyšrafovaný „zebrou“) směr Frýdek.

Plochy ZS budou sloužit zejména pro krátkodobé skladování materiálu, jak na volno, tak případně ve stavebních buňkách, jenž jsou zde mj. umístěny z důvodu úschovy náradí a menších strojů. Zařízení staveniště bude po celou dobu prací vybaveno soupravou ručních hasebních prostředků i hasícími přístroji. Důležité je zajistit rovněž několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků provozních kapalin při neočekávané poruše pracovní mechanizace.

K vytápění přítomných buněk se v 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 stavebníka, jenž si jak plochu ZS, tak omezení běžného provozu, upraví na základě konkrétní situace.

Samotné dopravní značení pak musí zhotovitel prodiskutovat i nechat schválit příslušným DI PČR a silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

### Konkrétní popis ploch zařízení staveniště

#### ZS 1

Určení: staveništní buňky, skládková a montážní plocha

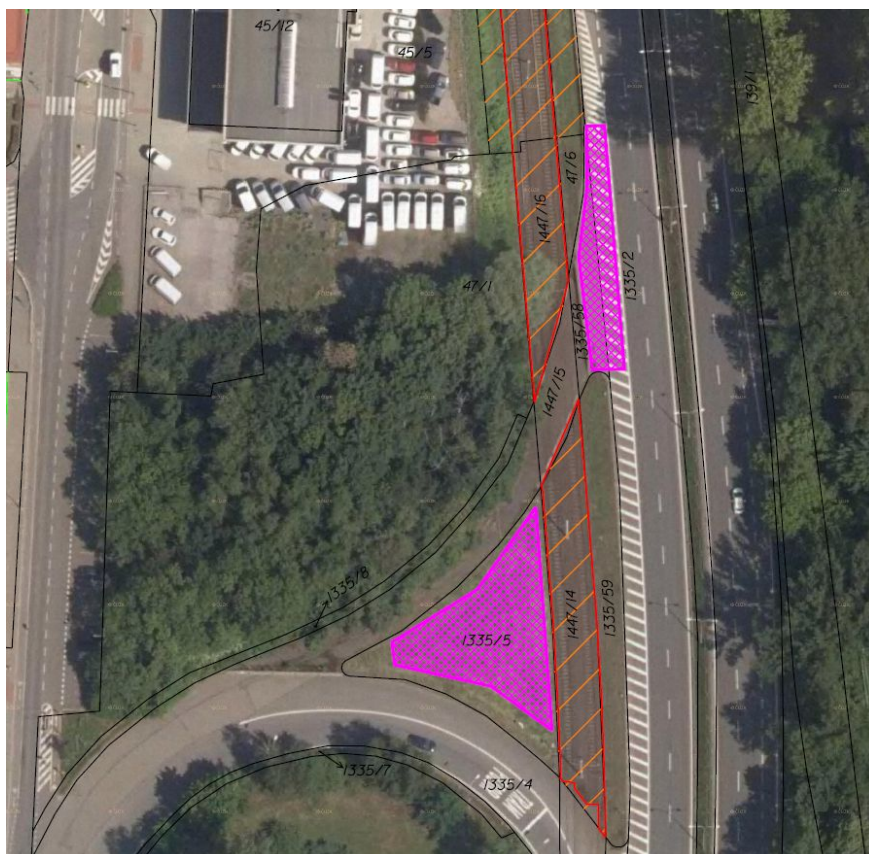
Rozměr: 450 m<sup>2</sup>

Charakter plochy: nezpevněná  
Vlastník pozemku: Statutární město Ostrava  
Katastrální území: Vítkovice  
Číslo parcely: 1335/5  
Dopravní napojení: sjezdem z ulice Výstavní.

## ZS 2

Určení: staveništní buňky, skládková a montážní plocha  
Rozměr: 210 m<sup>2</sup>  
Charakter plochy: zpevněná komunikace  
Vlastník pozemků: Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Katastrální území: Vítkovice  
Číslo parcel: 1335/58 a částečně také 1335/2  
Dopravní napojení: z ulice Místecká.

Zákres ploch ZS do ortofotomapy:



## Společné objekty a sdružené zařízení staveniště

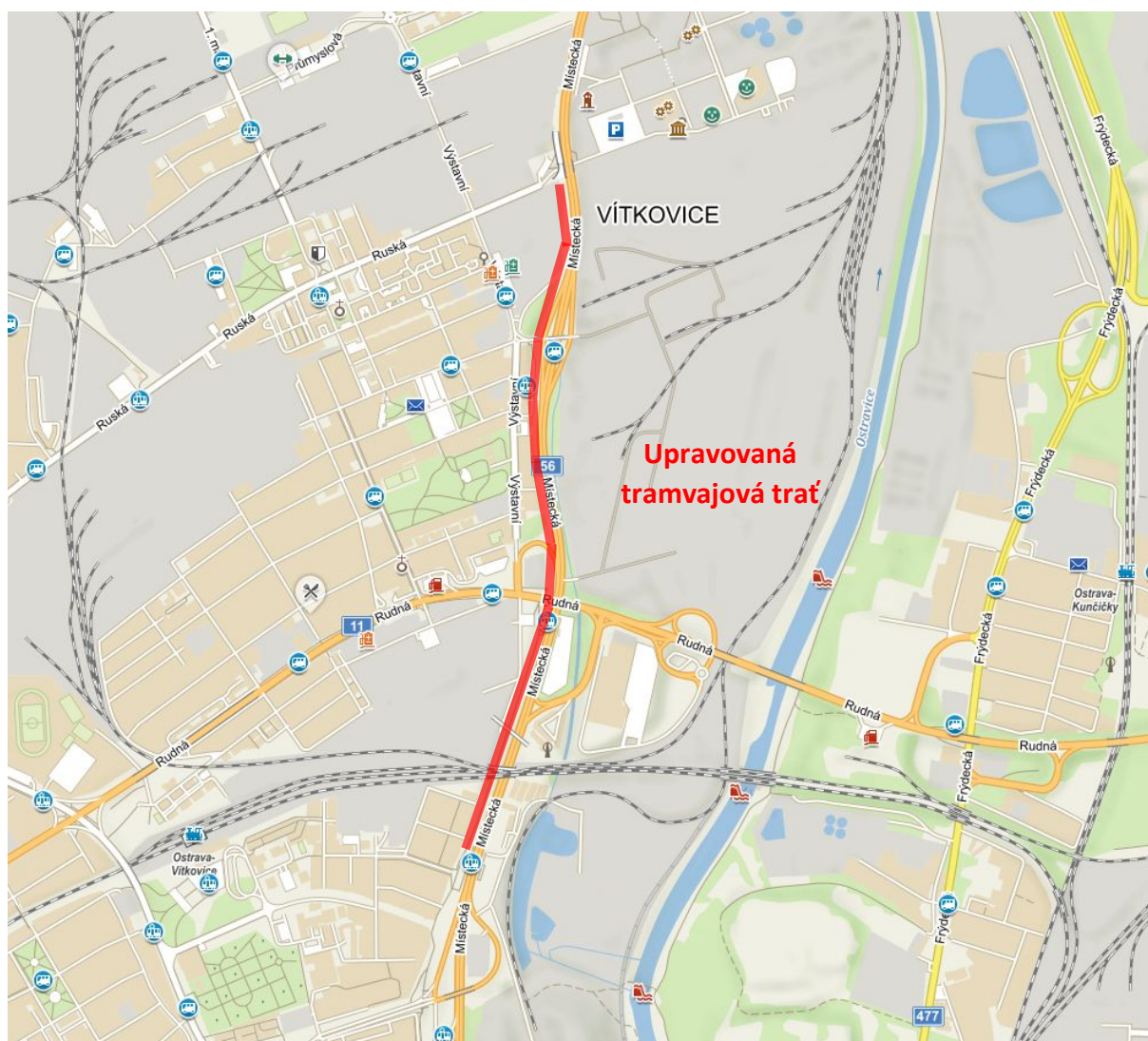
S vybudováním společných objektů se pro účely ZS neuvažuje. Vedení stavby lze umístit na již dříve vymezených plochách.

## 1.2 Voda, kanalizace, energie, telefon

V této části dotčeného území nejsou možnosti připojení na stávající rozvody vody, kanalizace, elektrické energie ani telefonu. Zajištění elektřiny a záměsové, ošetřovací i pitné vody zde může tedy být do určité míry problematické. Proto se počítá s dovozem vody a vyprodukováním elektrické energie pomocí elektrocentrály. Telefonické spojení by mělo probíhat nejlépe formou mobilů či vysílaček.

## 1.3 Dopravní trasy

K příjezdu na stavbu se použije výhradně automobilová doprava z ulice Místecká.





Veškeré změny v MHD nárokové výstavbou (náhradní trasy, zrušení linek apod.) budou prováděny citlivě a konzultovány i přizpůsobeny požadavkům Dopravního podniku Ostrava.

Z pohledu poměrně dlouhého modernizovaného úseku tramvajové trati (cca 1950 m) navíc na velmi frekventované silnici se zdá jako důležité vytipovat zejména místa v pruhu vyšrafovaném „zebrou“ na ulici Místecké, které se využijí k nájezdu na staveniště, případně také k odstavení ať už nákladních automobilů nebo mechanismů spojených s pracovními činnostmi.

Z hlediska běžného provozu se jeví dořešení zmíněného dosti klíčově. Z tohoto důvodu je tedy k řešení problematiky přistoupeno s co největší pečlivostí a požadavkem na zachování maximální obslužnosti celého dotčeného území.

Dopravní značení bude dopracováno a posléze také konzultováno s DI PČR v Ostravě-Vítkovicích a stane se po připomínkovém řízení výkresovou přílohou této zprávy.

**O jeho uplatnění zažádá příslušné instituce, minimálně 30 dnů před zahájením prací přímo zhotovitel stavby.**

## **1.4 Pohyb pěších přes místo stavby**

Jelikož se v místě hlavních stavebních úprav nenachází žádný chodník, nebudou se zde budovat ani jakékoliv provizorní přechody pro pěší. Proto se všem osobám průchod staveništěm znemožní. Bezprostřední okolí stavby bude tedy osazeno značkou Nepovoláným vstup zakázán a obehnáno páskou s červenobílými pruhy pro vyznačení rizika pádu nebo střetu s překážkami.

Lze přinejhorším předpokládat pouze lokální omezení formou nepatrného zúžení cyklostezky, při výstavbě bezpečnostního oddělení (zábradlím) od tramvajové tratě.

## **1.5 Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby**

Může zde samozřejmě nastat situace, že realizaci jednotlivých stavebních objektů provádí různé firmy. Souběh jejich prací i vzájemná koordinace postupu činností je pak věcí vyššího dodavatele, ale také stavebního dozoru investora.

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 rovněž bezpodmínečně respektovat ochranné pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací apod.

Počet dělníků na stavbě, ale i 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 průkazy opravňující k řízení těchto vozidel.

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 silniční či strojní techniky. Pro případ jakýchkoliv úrazů a dalších mimořádností budou k dispozici:

- zdravotnická záchranná služba Moravskoslezského kraje v Ostravě-Jih,
- policie ČR v Ostravě-Hrabůvce nebo Ostravě-Vítkovicích,
- HZS Moravskoslezského kraje v Ostravě-Jih.

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 ochranném pásmu 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,
- energetický zákon č. 458/2000 Sb.,
- silniční zákon, zákon o drahách i telekomunikacích,
- veškeré podnikové instrukce a nařízení související s bezpečností práce.



Stavebník musí před započítím činností zajistit rovněž zdravotní způsobilost osob 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 jakéhokoliv charakteru.

### **Požární bezpečnost**

Z hlediska požární ochrany se jedná o modernizaci, 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 každém pracovišti musí být secvičena požární hlídka a je zde vedena také požární kniha, kde budou zapsány veškeré informace o stavu a kontrolách hasících prostředků, ale také o případných zásazích. Tuto knihu, která je vždy k dispozici požárním orgánům, kontroluje technický dozor investora. Z výše uvedeného vyplývá, že všechna místa prací jsou tedy vybavena hasícími přístroji, soupřavou ručních hasebních prostředků a sestaveným evakuačním plánem.

Na samotném staveništi pak mohou být přítomné tyto požární informační značky:



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 a Opatření MV ČSR HSPO ze dne 3. 1. 1984.

Při samotném budování díla musí být v závislosti na jeho 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 u 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 respektování zásad uvedených v této kapitole by však nemělo dojít k jakémukoliv výraznému ovlivnění přírody ani občanů.

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 (seřizováním 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. Samozřejmě pak je respektovat při jejich řízení veškeré zákonem dané předpisy, zejména pak stanovenou rychlost.

Po výjezdech vozidel i mechanizace ze stavby se považuje za nutné udržovat příslušnými dělníky čistotu veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu a to shrnováním mechanizmy, 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 budování díla 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 za vlastní peníze okamžitou dekontaminaci tak, aby byly minimalizovány všechny možné dopady na životní prostředí.

Přehled platných právních předpisů, 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 bifenyly, polychlorovanými terfenyly, 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 evidencí 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

V době zpracování projektové dokumentace se předpokládá s modernizací dotčeného úseku dlouhého přibližně 1950 m v roce 2022. K uskutečnění všech úprav na tramvajové trati je přitom třeba počítat s obdobím 1 měsíce, přičemž etapizace bude provedena formou rozčlenění do jednotlivých SP.

Psaný harmonogram akce pak vypadá asi takto:

1) Hlavní stavební práce	1. – 30. den
2) Víkendové tramvajové výluky	6. – 7. den
	13. – 14. den
	20. – 21. den
	27. – 28. den

Výše uvedená celková délka trvání je schválena projektanty příslušných PS i SO a odpovídá také reálnému času potřebnému pro provedení všech plánovaných úkonů.

# PŘÍLOHOVÁ ČÁST

## **Seznam příloh:**

01. Souhrnný časový harmonogram stavby

**Příloha č. 1 - Souhrnný časový harmonogram pro zvyšování rychlosti tramvajových tratí**

Úsek a výluky	Délka trvání	rok/měsíc r. 2020												rok/měsíc r. 2021												rok/měsíc r. 2022												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Zastávka Důl Zárubek - kolejová křižovatka do Terminálu Hranečnick	30 dní																																					
Výluka tramvajové dopravy	14 dní + 2x víkend = celkem 18 dní																																					
Za zastávkou Nová Ves vodárna - zastávka Zahrádky	58 dní																																					
Výluka tramvajové dopravy	58 dní																																					
Zastávka Josefa Kotase - zastávka Václava Jiříkovského	122 dní																																					
Výluka tramvajové dopravy	43 dní																																					
Zastávka Dolní Vítkovice - zastávka Kolonie Jeremenko	31 dní																																					
Výluka tramvajové dopravy	4x víkend = celkem 8 dní																																					

Legenda:  nepřetržitá výluka

 víkendová výluka