




INVESTOR STAVBY:	SŽDC s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1			
OBJEDNATEL PROJEKTU:	SŽDC s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc			
 Pracoviště 211 - Ostrava	HIP:	Jaromír Kielor	<i>Kielor</i>	ZAK. ČÍSLO: 16-035-30-211 DATUM: 6/2016 STUPEŇ: P (DSP) ČÁST: F.
	ODP.PROJ.:	Jaromír Kielor	<i>Kielor</i>	
	NAVRHL:	Jaromír Kielor	<i>Kielor</i>	
	KONTROLOVAL:	Mgr. Radek Böhm	<i>LR</i>	
STAVBA:	Modernizace přejezdů na trati Opava východ - Hlučín Rekonstrukce PZS VÚD přejezdu P7875 v km 2,331 trati Opava východ - Hlučín			
ČÁST:	Zásady organizace výstavby			

F.1.1. Charakteristika staveniště

Staveniště se bude nacházet na pozemku investora Správy železniční dopravní cesty, statní organizace. Některé práce budou probíhat uvnitř stávajících budov na pozemcích ve vlastnictví investora (SŽDC), Českých drah a.s.(úprava pracoviště JOP). Celkové uspořádání staveniště a vyznačené přístupové cesty umožňují dopravu materiálu i řádnou realizaci stavby. Staveniště je dostupné ze silnice III.třídy i z kolejí. Přístupové cesty a plochy zařízení staveniště jsou znázorněny na výkresech C.2 – Koordinační situace stavby.

F.1.2. Využití stávajících nebo budovaných objektů

Technologie nového PZS bude umístěna v novém reléovém domku v blízkosti přejezdu na pozemku investora.

F.1.3. Požadavky na zdroje a inženýrské sítě

Stavba nemá výrobní charakter a neklade tedy požadavky na zdroje surovin, vody a likvidaci odpadů. Pro nové PZS bude zřízena elektrická přípojka (pokládka napájecího kabelu) od rozvaděče osvětlení RO a ukončena v rozvaděči reléového domku v piliři KS P7875. Odhadovaný příkon nového PZS je cca 3,8kW. Zřizování jiných přípojek inženýrských sítí se neuvažuje.

F.1.4. Dopravní trasy

Pro řádné provedení pokládky kabelizace podél tratě a výstavbu nového PZS není potřeba budovat nové dopravní trasy.

F.1.5. Zabezpečení ochrany

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a její realizaci se toto pásmo nezmění.

F.1.6. Bezpečnostní ochrany

Při pokládce je nutno dodržovat platné normy a předpisy SŽDC. Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce, předpisu SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a v normách ČSN, TNŽ, ON. Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních zaměstnanců. Vedoucí prací zajistí, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům, musí zajistit dozor a provádět školení pracovníků. Ruční výkopy budou zřetelně označeny a zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků dráhy a cestujících.

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

Při výstavbě bude dbáno vyjádření státních orgánů a organizací a je nutno vytyčit před započetím prací stávající inženýrské sítě.

F.1.7. Vliv provádění stavby na životní prostředí

Realizace stavby nebude mít negativní vliv na živ. prostředí. Stavba se nenachází v CHKO. Nedojde k zásahu do krajinných systémů či do krajinného rázu. Zemina z výkopů bude opět použita pro zához, přebytečná zemina bude odvezena na skládku. Stavba nevyžaduje žádné zdroje vody (nemá výrobní charakter). Při pokládce nové zabezpečovací kabelizace a napájecího kabelu nebude dotčeno ochranné pásmo lesních pozemků (do 50m od lesa). Rovněž nedojde k dotčení pozemků s ochranou ZPF.

F.1.8. Postup výstavby

Předpokládáný začátek stavby je 4/2017, ukončení stavby je plánováno na 11/2017.

Stavba se skládá z jednoho provozního souboru a čtyř stavebních objektů. V rámci technologické části (řeší **PS01: PZS v km 2,331**) budou stávající výstražníky a reléová skříň odstraněny a bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení 3. kategorie s pozitivní signalizací a celými závory. Zrekonstruováním přejezdu dojde k doplnění závor na přejezdu a vazby na přejezd. Pro kontrolu přibližovacích úseků bude použit počítač náprav. V rámci stavební části stavby (řeší **SO03: Železniční přejezd**) bude na přejezdu v km 2,331 provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce. V rámci **SO01: Železniční svršek** a **SO02: Železniční spodek** bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku v místě přejezdu.

V rámci **SO04: Elektrická přípojka** bude položen napájecí kabel od rozvaděče RO do rozvaděče KS P7875 v pilíři u reléového domku v blízkosti přejezdu.

Celá stavba bude probíhat během dlouhé železniční výluky vyvolané stavbou přejezdu v km 8,130.

V první fázi bude provedeno snesení železničního svršku, odtěžení štěrkového lože, odfrézování potřebného rozsahu komunikace. Během provádění těchto prací bude probíhat příprava terénu pro umístění reléového domku a zhotovení základových patek. Nezávisle může být po zahájení železniční výluky rovněž provedena demontáž stávajícího PZS (výstražníky, reléová skříň, kolejové obvody). Bude zahájena pokládka kabelizace (v místě přejezdu se provede až na závěr, případně budou ponechány rezervy, aby nedošlo k jejímu poškození). Po provedení potřebných hydroizolačních nátěrů stávajících propustků se provede přesypání propustků a zřízení nového železničního spodku, štěrkového lože, železničního svršku a přejezdové konstrukce.

Při těžbě původních konstrukčních vrstev musí být zvolena taková technologie prací, kterou se zamezí znehodnocení zemin zemní pláň. V každém technologickém kroku musí být zajištěno funkční pracovní odvodnění. Po upravené a zhutněné zemní pláni nesmí být prováděna staveništní doprava. Navážení materiálu podkladní vrstvy musí být čelné, zemní pláň nesmí být pojížděna nákladními auty. Konstrukční vrstva ze štěrku musí být hutněna stejnoměrně, na celou tloušťku v jednom pracovním cyklu. Relativní ulehlost musí dosáhnout hodnoty min. $ID = 95\%$. Při pokládce a hutnění konstrukční vrstvy ze štěrku se doporučuje dodržovat optimální vlhkost v rozmezí $w_{opt} = 4 - 8\%$, při vlhkostech mimo uvedený rozsah se zhutnitelnost výrazně snižuje. Konstrukční vrstvy ze štěrku nesmí být zřizovány při silném dešti a při teplotách nižších než 0°C .

V této době již bude současně vybudováno nové PZS (výstražníky včetně závor, přejezdním, snímače počítače náprav, reléový domek s vnitřním zařízením PZS) a přemístěn stávající RACK z budovy zastávky včetně vybudování nového sloupu s rozhlasem. Před zkoušením nového PZS bude zprovozněna nová elektrická přípojka. Nové PZS bude přezkoušeno, provede se úprava přenosového a diagnostického zařízení pro zobrazení indikací a ovládání nového PZS v DK žst. Kravaře ve Slezsku a vazba PZS na přejezdníky (nejdříve provedena vazba na přejezdníky a až poté úprava pracoviště JOP v DK žst. Kravaře ve Slezsku). Na závěr bude PZS aktivováno.

Součástí závěrečných prací na železničním přejezdu je zhotovení asfaltového povrchu v rozsahu směrové a výškové úpravy napojení komunikace na železniční přejezd.

Po konsolidaci bude provedena směrová a výšková úprava (cca po půl roce) – 1 den výluka, bude nutno rozebrat a znovu položit přejezdovou konstrukci.

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. Výluky veřejné dopravy

Stavební rekonstrukce přejezdu se bude provádět za úplné výluky železniční dopravy. Železniční výluka se předpokládá v délce 3 dnů. Silniční uzávěra železničního přejezdu bude v délce 5 dnů. Celková délka železniční výluky bude odpovídat délce výluky přejezdu km 8,130 (23 dnů). Pro realizaci stavební rekonstrukce přejezdu v km 2,331 je navržena objízdná trasa přes obce Bolatice a Kobeřice. Přibližně po půl roce bude nutná ještě jedná krátkodobá železniční výluka se silniční uzavírkou (3.podbítí koleje).

F.2. Výkresová část

Vzhledem k nevelkému 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 výkrese C.2 – Koordinační situace stavby. 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

Den stavebních prací / Prováděné stavební práce		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		po 1/2 roce (1 den)
přejezd km 2,331	Snesení žel.svršku a přejezdové konstrukce, odstranění štěrkového lože, odstranění žel. spodku																											
	Nový žel. spodek, nové štěrkové lože, nový žel. svršek a přejezdová konstrukce																											
	Napojení žel. přejezdu na komunikaci (nový asfaltový povrch)																											
	Demontáž stávajícího PZS, pokládka nové kabelizace, usazení reléového domku	X	X	X	X																							
	Osazení nových výstražníků a počítačů náprav, přemístění RACKu			X	X																							
	Zkoušení a aktivace PZS				X	X	X	X																				
přejezd km 7,027	závěrečná směrová a výšková úprava, demontáž a montáž přejezdové kce																											
	Snesení žel.svršku a přejezdové konstrukce, odstranění štěrkového lože, odstranění žel. spodku, bourání propustků																											
	Uložení nových trub, betonáž základů a čel																											
	Přesypání propustků, nový žel. spodek, nové štěrkové lože, nový žel. svršek a přejezdová konstrukce																											
	Napojení žel. přejezdu na komunikaci (nový asfaltový povrch)																											
	Vyrovnaní terénu pod reléový domek, betonování zákl.patek (1 týden před žel. výlukou)																											
	Usazení reléového domku na začátku výluky																											
	Demontáž stávajícího PZS	X	X	X	X																							
	Pokládka nové kabelizace, úprava PZS 7,209				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X														
	Osazení nových výstražníků, PN, zapojení venkovních prvků																											
	Zkoušení a aktivace PZS 7,027 a 7,209																											
přejezd km 8,130	závěrečná směrová a výšková úprava, demontáž a montáž přejezdové kce																											
	Snesení žel.svršku a přejezdové konstrukce, odstranění štěrkového lože, odstranění žel. spodku, bourání propustku																											
	Uložení nových trub, betonáž základů a čel																											
	Přesypání propustku, nový žel. spodek, stabilizace, nové štěrkové lože, nový žel. svršek a přejezdová konstrukce																											
	Napojení žel. přejezdu na komunikaci (nový asfaltový povrch)																											
	Betonování základových patek	X	X																									
	Demontáž stávajícího PZS	X	X	X																								
	Pokládka nové kabelizace																											
	Osazení nových výstražníků, PN a reléového domku včetně zapojení venkovních prvků																											
	Úprava kolejové desky																											
	Zkoušení a aktivace PZS																											
	závěrečná směrová a výšková úprava, demontáž a montáž přejezdové kce																											

Legenda:

- železniční výluka
 silniční uzavírka (silniční uzavírka začíná 1.den železniční výluky a ukončena je dle znázornění)
X práce nevyžadující kolejovou výluku